



**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 21 MARS 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 21 MAART 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>	
INTERPELLATIONS	10	INTERPELLATIES	10
- de Mme Céline Delforge	10	- van mevrouw Céline Delforge	10
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 "l'impact des suppressions de lignes et diminutions de services de 'De Lijn' dans et autour de la Région bruxelloise ainsi que son projet de déploiement d'un tram sur le territoire de notre Région".		betreffende "de gevolgen van de afschaffing van lijnen en van de inkrimping van de dienstverlening van De Lijn in en rond het Brussels Gewest, alsook haar plan voor de aanleg van een tramspoor op het grondgebied van ons Gewest".	
- de Mme Françoise Schepmans	10	- van mevrouw Françoise Schepmans	10
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 "l'achat de bus usagés par la STIB".		betreffende "de aankoop van gebruikte bussen door de MIVB".	
Interpellation jointe de M. Emin Özkara,	10	Toegevoegde interpellatie van de heer Emin Özkara,	10
concernant "le rachat de bus d'occasion par la STIB pour faire face à l'augmentation de la demande de transports en commun".		betreffende "de aankoop van tweedehandsbussen door de MIVB om het hoofd te bieden aan de toegenomen vraag naar openbaar vervoer".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans, M. Emin Özkara.</i>	13	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Françoise Schepmans, de heer Emin Özkara.</i>	13

QUESTION ORALE	16	MONDELINGE VRAAG	16
- 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,  concernant "les traductions par la STIB de noms d'arrêts et de stations".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de vertaling van namen van haltes en stations door de MIVB".	
INTERPELLATIONS	19	INTERPELLATIES	19
- de M. Arnaud Pinxteren	19	- van de heer Arnaud Pinxteren	19
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "la protection des circulations cyclistes lors de travaux ou d'événements touchant à la voirie".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de bescherming van de fietsers tijdens werken of evenementen op de weg".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Annemie Maes, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Arnaud Pinxteren.</i>	21	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Annemie Maes, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	21
- de M. Jamal Ikazban	27	- van de heer Jamal Ikazban	27
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le développement d'une offre supplémentaire de transport pour desservir les déplacements domicile-école".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de uitbreiding van het aanbod van het leerlingenvervoer".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban.</i>	28	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban.</i>	28
- de Mme Annemie Maes	31	- van mevrouw Annemie Maes	31
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les aspects de mobilité liés au nouveau centre de tri de bpost sur le site Carcoke".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de mobiliteitsaspecten met betrekking tot het nieuwe sorteercentrum van bpost op de Carcokesite".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	34	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	34
- de M. Emin Özkara	38	- van de heer Emin Özkara	38
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "l'état des routes régionales en 2011 et en 2012".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de staat van de gewestwegen in 2011 en in 2012".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emin Özkara.</i>	39	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Emin Özkara.</i>	39
- de M. Aziz Albishari	43	- van de heer Aziz Albishari	43
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le piétonnier de la chaussée de Louvain entre les places Madou et Saint-Josse".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de voetgangerszone op de Leuvensesteenweg tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein".	

Interpellation jointe de Mme Julie de Groote,	43	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Groote,	43
concernant "le projet d'un semi-piétonnier sur la chaussée de Louvain".		betreffende "het project voor een semi-voetgangerszone op de Leuvensesteenweg".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari, Mme Julie de Groote.</i>	46	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari, mevrouw Julie de Groote.</i>	46
- de M. Hervé Doyen	48	- van de heer Hervé Doyen	48
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 "l'élaboration du cadre juridique légal réglant le secteur du carsharing en Région bruxelloise".		betreffende "de opstelling van het wettelijk juridisch kader voor de sector van het autodelen in het Brussels Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Hervé Doyen.</i>	53	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Hervé Doyen.</i>	53
QUESTIONS ORALES	55	MONDELINGE VRAGEN	55
- de Mme Annemie Maes	55	- van mevrouw Annemie Maes	55
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 Commission artistique des infrastructures de déplacement et le pôle d'information transversal pour les projets artistiques en Région bruxelloise".		betreffende "de artistieke commissie van de vervoersinfrastructuur en de transversale informatiepool voor kunst-projecten voor het Brussels Gewest".	

- de Mme Annemie Maes	59	- van mevrouw Annemie Maes	59
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "l'élaboration d'une fiche sur l'aménagement des pistes cyclables séparées de la chaussée".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de uitwerking van een fiche over de aanleg van van de rijbaan gescheiden fietspaden".	
- de M. Aziz Albishari	62	- van de heer Aziz Albishari	62
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "la mise en œuvre du guichet électronique 'Fix my street'".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de invoering van het elektronisch loket 'Fix my street'".	
- de M. Philippe Pivin	65	- van de heer Philippe Pivin	65
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "l'incendie survenu dans le métro, les mécanismes d'intervention utilisés et les conséquences avérées sur le réseau".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de brand in de metro, de aangewende interventiemaatregelen en de gevolgen voor het net".	
- de Mme Marion Lemesre	68	- van mevrouw Marion Lemesre	68
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le chantier d'aménagement de la STIB le long du parc de Leybeek à Watermael-Boitsfort".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de bouwplaats van de MIVB langs het Leybeekpark in Watermaal-Bosvoorde".	

- de Mme Annemie Maes	71	- van mevrouw Annemie Maes	71
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le projet pilote de stationnement de nuit à Saint-Josse-ten-Noode".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het proefproject nachtparkeren in Sint-Joost-ten-Node".	
- de Mme Céline Delforge	73	- van mevrouw Céline Delforge	73
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les dérives publicitaires à la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de vermenigvuldiging van reclame bij de MIVB".	
- de Mme Céline Delforge	73	- van mevrouw Céline Delforge	73
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le maintien de la rupture de charge entre les lignes 3 et 7 au rond-point Churchill".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het behoud van de overstapmogelijkheid tussen lijnen 3 en 7 aan de rotonde Churchill".	
- de M. André du Bus de Warnaffe	74	- van de heer André du Bus de Warnaffe	74
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "la plantation de haies en Région bruxelloise lors des travaux d'infrastructure".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het aanplanten van hagen in het Brussels Gewest bij infrastructuurwerken".	

- de Mme Céline Delforge

79

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

concernant "l'état d'abandon du pont du Germoir".

- van mevrouw Céline Delforge

79

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

betreffende "de verloederde staat van de Mouterij-brug".

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

## INTERPELLATIONS

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

### 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 "l'impact des suppressions de lignes et diminutions de services de 'De Lijn' dans et autour de la Région bruxelloise ainsi que son projet de déploiement d'un tram sur le territoire de notre Région".

**M. le président.-** À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

### INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'achat de bus usagés par la STIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. EMIN ÖZKARA,

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de gevolgen van de afschaffing van lijnen en van de inkrimping van de dienstverlening van De Lijn in en rond het Brussels Gewest, alsook haar plan voor de aanleg van een tramspoor op het grondgebied van ons Gewest".

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de aankoop van gebruikte bussen door de MIVB".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA,

**concernant "le rachat de bus d'occasion par la STIB pour faire face à l'augmentation de la demande de transports en commun".**

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Suivant une information parue dans la presse dans le courant du mois de vérifier, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) serait amenée à acheter des bus usagés en 2012 pour faire face à l'augmentation de la demande.

À première vue, on est assez surpris que les augmentations de fréquentation sur les lignes et la préparation du nouveau contrat de gestion n'aient pas permis de mettre en lumière les nécessités de matériel roulant et, dans le cas présent, de bus.

Est-ce purement et simplement une négligence de prévision ou le fait que la flotte actuelle connaisse des problèmes techniques sur une série de bus actuellement en service, ce qui réduit le nombre de bus pouvant être mis en circulation, qui justifierait l'acquisition de bus supplémentaires ?

Il est difficilement imaginable que les services de la STIB aient omis dans leur prévision de renouvellement de son parc d'autobus une série de bus à commander en contrepartie de la mise à la retraite de bus atteints par la limite d'âge.

La raison réelle qui pousserait la STIB à acquérir des bus usagés aux Pays-Bas ou en Allemagne n'est pas claire.

On manque de données sur le nombre exact de bus qui devraient venir accroître le parc actuel à court terme et l'on se demande sur quelle base les chiffres ont-ils été déterminés.

La STIB a-t-elle procédé à une consultation large du marché et examiné quel serait le délai exact de livraison de nouveaux bus auprès des différents constructeurs ?

Comment expliquer la nécessité de la STIB de procéder à l'acquisition de bus usagés ? Cette demande de bus supplémentaires serait-elle due à

**betreffende "de aankoop van tweedehandsbussen door de MIVB om het hoofd te bieden aan de toegenomen vraag naar openbaar vervoer".**

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Ik las in de krant dat de MIVB in 2012 tweedehandsbussen zou kopen om tegemoet te komen aan de stijgende vraag naar openbaar vervoer.*

*Op het eerste gezicht is het nogal verbazingwekkend dat de MIVB niet in staat was om de toenemende behoefte aan bussen te voorzien.*

*Is het probleem te wijten aan een gebrek aan vooruitziendheid of komt het omdat er technische problemen zijn met een aantal bussen, waardoor de vloot moet worden aangevuld?*

*Ik kan me moeilijk voorstellen dat de diensten van de MIVB niet hebben geanticipeerd op de noodzaak om nieuwe bussen te bestellen, omdat een aantal oude exemplaren moesten worden vervangen.*

*Het is niet duidelijk waarom de MIVB tweedehandsbussen uit Nederland of Duitsland koopt.*

*We hebben onvoldoende gegevens over het exacte aantal bussen dat de MIVB op korte termijn nodig heeft. Ik vraag me af hoe dat aantal wordt bepaald.*

*Heeft de MIVB een uitgebreid marktonderzoek uitgevoerd en bij verschillende constructeurs nagegaan wat de leveringstermijnen zijn?*

*Hoe verklaart u dat de MIVB tweedehandsbussen moet kopen? Heeft dat te maken met technische defecten?*

*Werden een aantal oudere bussen misschien te vroeg uit de roulatie genomen?*

*Is er voldoende budget beschikbaar om op korte termijn bussen te kopen?*

*Heeft de MIVB het aanbod van de busconstructeurs*

des problèmes techniques sur la flotte actuelle ?

Ne peut-on considérer que des bus auraient été un peu trop rapidement déclassés ?

Si de nouveaux bus ou des bus supplémentaires doivent absolument être acquis dans un délai court, un budget est-il disponible ?

La STIB a-t-elle procédé à une large consultation du marché auprès des fournisseurs de matériel neuf ? Le recours au marché d'occasion ne peut-il être évité ? Il est en effet paradoxal de déclasser des véhicules ou de les déclarer hors d'usage et de se tourner vers le marché d'occasion.

**M. le président.-** La parole est à M. Özkara pour son interpellation jointe.

**M. Emin Özkara.-** On pouvait lire dans la presse le 3 février 2012 que la société de transports publics bruxellois ne disposerait plus de suffisamment de bus pour transporter ses usagers. Afin de pallier ce manque, la STIB envisagerait de racheter des bus d'occasion revendus à des firmes hollandaises et allemandes. Elle n'aurait pas, en effet, suffisamment anticipé l'achat de bus pour couvrir ses nouveaux besoins.

Comme vous le savez, la STIB doit faire face à une hausse significative de la demande en transports en commun d'ici 2016. Au vu des enjeux importants de cette augmentation, je m'étonne que les gestionnaires de la STIB n'aient pas pris les dispositions nécessaires pour faire face aux besoins en matériel roulant non seulement actuels, mais futurs.

Pouvez-vous me fournir des éclaircissements sur la situation exacte et les mesures structurelles prises pour répondre efficacement aux enjeux de l'augmentation de la demande en transports en commun à Bruxelles ?

Qu'en est-il exactement ? Pouvez-vous m'informer sur le coût de l'opération de vente puis de rachat de ces bus par la STIB ? Quel est le montant de la perte pour la STIB ?

Quelles sont les mesures prises pour assurer un système efficace de gestion et de suivi ?

Au-delà du rachat de bus d'occasion pour répondre

*goed onderzocht? Is het niet mogelijk om nieuwe bussen te kopen in plaats van tweedehands-exemplaren? Het is nogal vreemd om oudere bussen uit de roulatie te nemen en vervolgens tweedehandsmaterieel te kopen.*

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

**De heer Emin Özkara (in het Frans).-** *Ik las in de krant dat de MIVB niet meer voldoende bussen heeft om alle passagiers te kunnen vervoeren en daarom zou overwegen om tweedehands-exemplaren te kopen in Nederland en Duitsland. De MIVB zou onvoldoende vooruitziend zijn geweest.*

*Iedereen weet dat de MIVB tegen 2016 geconfronteerd wordt met een aanzienlijke stijging van de vraag naar openbaar vervoer. Daarom vind ik het verbazingwekkend dat de bestuurders van de maatschappij geen voorzorgen hebben genomen om te anticiperen op de behoefte aan rollend materieel.*

*Kunt u de situatie toelichten? Welke maatregelen werden genomen om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar openbaar vervoer?*

*Welk budget besteedt de MIVB aan het verkopen en vervolgens aankopen van bussen? Hoeveel verlies boekt de maatschappij op die manier?*

*Welke maatregelen worden genomen om de vloot efficiënt te beheren?*

*Plant de MIVB een evaluatie van de behoefte aan rollend materieel om dergelijke toestanden in de toekomst te vermijden?*

*Welk budget wordt er in 2012 uitgetrokken voor de aankoop van bussen?*

à l'urgence actuelle, une évaluation des besoins en matériel roulant - et singulièrement en bus - est-elle envisagée au sein de la STIB afin d'éviter ces situations à l'avenir ?

Quel est le budget prévu pour l'achat de bus en 2012 ?

*Discussion conjointe*

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

**M. Aziz Albishari.**- Quelle est la durée de vie escomptée de ces bus ? Quel est leur niveau de performance énergétique ? Je pense plus particulièrement aux émissions de microparticules et autres polluants car nous nous rappelons tous l'échec de l'achat de bus fonctionnant au gaz sous la législature précédente.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La situation actuelle est en effet que la STIB manque de bus.

Certaines lignes souffrent de temps de parcours trop serrés et présentent des problèmes récurrents de respect de ponctualité. Si nous voulons garantir les mêmes fréquences et amplitudes sur ces lignes, la dégradation du temps de parcours peut uniquement être compensée par le déploiement de véhicules supplémentaires.

Le nombre de navettes à mettre en œuvre lors de chantiers a fortement augmenté, notamment à cause de l'augmentation du nombre de chantiers ainsi que de la simultanéité des différents chantiers dans la ville.

La demande est également significativement en hausse. Il n'est, dès lors, pas possible de compenser ces deux besoins supplémentaires en diminuant la capacité à d'autres endroits.

Le manque de bus n'est cependant pas dû à des problèmes techniques sur la flotte actuelle. Ce déficit n'est pas non plus lié au déclassement de vieux bus.

*Samengevoegde bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- Welke levensduur hebben die bussen? Wat is hun energieprestatieniveau? Hoe zit het met de uitstoot van fijn stof en andere verontreinigende stoffen?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- De MIVB heeft op dit ogenblik onvoldoende bussen.

*De dienstregeling op sommige lijnen is te strak en wordt daardoor regelmatig niet gerespecteerd. Als we de frequentie en de capaciteit willen garanderen, moeten we een minder strakke dienstregeling compenseren door meer bussen in te zetten.*

*Het aantal shuttlediensten die naar aanleiding van werkzaamheden worden ingelegd, is sterk toegenomen, vooral omdat er in de stad meer werven tegelijkertijd aan de gang zijn.*

*Het tekort aan bussen heeft niets te maken met technische problemen bij de vloot en evenmin met het uit dienst nemen van oude bussen.*

*De MIVB sloot in 2005 raamcontracten af voor de aankoop van standaardbussen en gelede bussen. In het kader daarvan bestelde ze in 2005, 2006, 2008 en 2009 beide types bussen. Die raamcontracten liepen in 2010 ten einde.*

*Op dat moment had de MIVB geen informatie*

La STIB a conclu en 2005 des contrats-cadres pour l'achat de bus standards et de bus articulés. Dans le cadre de ces contrats, la STIB a commandé en 2005, 2006, 2008 et 2009 des bus standards et bus articulés. Ces contrats-cadres se sont clôturés en 2010.

À cette époque, la STIB ne disposait pas d'informations qui laissaient présumer un tel besoin d'augmentation de flotte. Vu l'arrivée à échéance de ces accords-cadres, la STIB souhaite organiser une consultation de marché en veillant à ce que l'achat de nouveaux véhicules puisse répondre aux déclassements prévus de vieux bus ainsi qu'à la croissance future.

Bien entendu, la STIB souhaite se baser sur les désiderata de la Région, décrits dans le contrat de gestion 2012-2016, qui, en principe, aurait dû entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Ce contrat doit clarifier la croissance que la Région souhaite réaliser, les exigences qu'elle souhaite fixer en matière de technologies utilisées ainsi que le financement disponible. Afin de préparer ce nouveau contrat de gestion, au milieu de l'année 2011, j'ai proposé au gouvernement un projet de note d'orientation, réalisé en collaboration avec la STIB, mon administration et mon cabinet. Cette note d'orientation a été approuvée début février 2012 par le gouvernement et constitue désormais une base de rédaction pour le futur contrat de gestion.

Les nouveaux accords-cadres, préparés entre-temps par la STIB pour l'acquisition de nouveaux bus seront finalisés à temps pour compenser le déclassement futur de vieux véhicules. Toutefois, un nombre limité de bus supplémentaires sera nécessaire à court terme pour offrir une réponse aux éléments imprévus mentionnés précédemment.

Pour ces raisons, le conseil d'administration de la STIB a approuvé le principe de l'acquisition de 335 bus d'ici 2016, dont une vingtaine en 2012 qui ne pourra probablement être acquise que sous la forme de bus d'occasion, vu que la procédure de mise en concurrence ne permet pas d'obtenir des autobus avant le début de 2014. La STIB prévoit dans son budget les sommes nécessaires à cette acquisition.

Le prix précis de ces bus d'occasion peut

waaruit een toegenomen behoefte aan uitbreiding van de vloot bleek. Aangezien de raamcontracten afgelopen zijn, wil de maatschappij een aanbesteding uitschrijven. Daarbij houdt ze rekening met zowel de oude bussen die uit roulatie worden genomen als de toekomstige groei.

De MIVB wil rekening houden met de wensen van het gewest, die staan beschreven in het beheerscontract 2012-2016, dat op 1 januari 2012 van kracht moest worden.

Het contract moet duidelijkheid brengen over de groei die het gewest wil, naast de technologische eisen die het stelt en de financiering. Om het nieuwe beheerscontract voor te bereiden, legde ik de regering midden 2011 een oriëntatinota voor. Ze werd begin februari 2012 goedgekeurd en kan dus dienen als basis voor het beheerscontract.

De nieuwe raamakkoorden voor de aankoop van nieuwe bussen zullen tijdig klaar zijn om de uitdienstneming van de oude bussen op te vangen. Er zijn echter bijkomende bussen nodig om onvoorzien omstandigheden het hoofd te kunnen bieden.

Daarom keurde de raad van bestuur van de MIVB de aankoop van 335 bussen tegen 2016 goed, waarvan een twintigtal in 2012. Omdat het concurrentiebeding niet toelaat voor 2014 nieuwe bussen te kopen, zullen die eerste twintig tweedehands zijn. De MIVB voorziet het budget voor de aankopen.

De prijs van de tweedehandsbussen is moeilijk in te schatten. Die hangt af van de ouderdom en de staat van de bus. De MIVB bekijkt het aanbod en kiest voor de meest interessantste formule. De maatschappij zal daarbij geen verlies boeken.

We willen de schoonste tweedehandsbussen die op de markt verkrijgbaar zijn. Ongetwijfeld zijn dat nog dieselbussen, want er zijn niet veel alternatieve mogelijkheden. In de toekomst willen we in elk geval radicaal voor milieuvriendelijke bussen kiezen.

difficilement être estimé à l'avance. Le prix sera principalement déterminé en fonction de l'âge et de l'état des bus et de la nécessité d'une révision préalable. La STIB va examiner les offres possibles et opter pour la formule la plus intéressante. Cette opération n'engendrera pas de pertes pour la STIB.

On parle d'une vingtaine de bus d'occasion. On souhaite aller vers le matériel le plus propre qui soit. Ce seront sans doute encore des bus au diesel car il n'y a pas beaucoup d'alternatives. On pourra en discuter la semaine prochaine mais l'un des éléments de la note d'orientation est d'aller radicalement vers des bus propres à l'avenir.

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Vous dites que les bus d'occasion qui vont être acquis serviraient aux navettes, notamment du fait des travaux en voirie ou de la présence des trams.

Tout d'abord, la STIB disposait de la prévision de ces chantiers qui allaient se faire pour les transports publics. À mon sens, il était donc possible de prévoir, en temps utile, la quantité de bus qui lui serait nécessaire.

Ensuite, vous avez évoqué le fait qu'il y aurait plus ou moins 20 bus d'occasion acquis d'ici à 2012. Y aurait-il tout de même une procédure qui serait suivie en ce qui concerne l'acquisition de ces bus d'occasion ?

Enfin, vous me dites que certains bus sont hors service et qu'il n'y a pas eu de déclassement trop rapide. Malgré tout, puisque ce serait pour un temps limité, dans la mesure où vous nous annoncez que 335 bus complémentaires vont être achetés par le biais d'une mise en concurrence en 2014, ne serait-il pas possible de réhabiliter certains anciens bus qui se trouvent actuellement dans les dépôts, plutôt que se tourner vers le marché d'occasion ?

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

**M. Emin Özkarra.-** Je pense que la ministre doit avouer, en toute franchise, qu'il y a un manque d'anticipation de la part des responsables de la STIB. Je m'étonne aussi que vous ne puissiez pas nous informer d'un budget réel pour l'achat des bus

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *De tweedehandsbussen zullen dus vooral als pendelbussen worden gebruikt, die worden ingelegd naar aanleiding van werkzaamheden aan het wegennet.*

*De MIVB was nochtans op de hoogte van de geplande werken. Ze kon het nodige aantal bussen toch op voorhand inschatten.*

*Er zouden ongeveer twintig tweedehandsbussen worden aangekocht in 2012. Moet er voor deze aankoop geen procedure gevolgd worden?*

*Ten slotte zegt u dat er geen bussen te snel uit dienst werden genomen. Het gaat hier om een tijdelijke maatregel en in 2014 zullen er 335 bussen worden aangekocht. Is het dan niet mogelijk om enkele oude bussen opnieuw in dienst te nemen die op dit moment in de stelplaatsen staan, in plaats van tweedehandsbussen aan te schaffen?*

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

**De heer Emin Özkarra (in het Frans).-** *Mevrouw de minister, volgens mij moet u in alle eerlijkheid toegeven dat de MIVB te weinig vooruitziend is geweest. Het verbaast me ook dat u ons niet kunt zeggen welk budget er precies wordt uitgetrokken*

d'occasion. Vous parlez de l'âge, de l'usure, mais il doit bien y avoir un budget pour ce poste ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je n'ai pas dit que les bus d'occasion seraient uniquement mis en œuvre sur les navettes causées par des chantiers. Ils seront utilisés dans le réseau. Mais on ne parle pas uniquement des chantiers liés aux travaux de la STIB : ce sont les chantiers en général, qui sont très nombreux en Région de Bruxelles-Capitale et pas toujours prévisibles quatre ou cinq ans à l'avance.

La STIB a toujours pris beaucoup de précautions, mais il y a un petit retard dans l'approbation du contrat de gestion qui l'amène maintenant à devoir déjà lancer un nouveau marché. Nous sommes bien d'accord : la STIB ne va pas faire marche arrière sur son offre de transports en commun, et il est probable qu'au-delà de ce marché, il faille planifier de nouveaux achats de matériel roulant. Ceci sera précisé dans le cadre du nouveau contrat de gestion.

Quant à la procédure d'achat de bus d'occasion, elle est établie sur la base d'offres. Cela ne se fait donc pas dans le vide. On essaye de limiter au maximum ce genre d'achats, puisqu'on préfère évidemment investir dans de nouveaux bus, de meilleure qualité et répondant aux derniers critères en matière d'écologie. Et de toute façon, ces achats seront faits dans le cadre du budget actuel de la STIB.

- *Les incidents sont clos.*

## QUESTION ORALE

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

## QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

*voor de aankoop van de tweedehandsbussen. Hoe zit de vork in de steel?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De tweedehandsbussen zullen worden ingezet op lijnen die onderbroken zijn wegens werkzaamheden en op het netwerk. Het is niet altijd mogelijk om vier of vijf jaar op voorhand rekening te houden met de talrijke werven.*

*De MIVB heeft altijd veel voorzorgen genomen, maar heeft wat vertraging met de goedkeuring van het beheerscontract, zodat er nu een nieuwe openbare aanbesteding moet worden uitgeschreven. Het is zeker niet de bedoeling het aanbod van openbaar vervoer te verminderen. De aankoop van nieuw rollend materieel zal moeten worden overwogen.*

*Voor de aankoop van tweedehandsbussen worden er uiteraard offertes gevraagd. We proberen de aankoop van tweedehandsvoertuigen zoveel mogelijk te beperken. De bussen zullen aangekocht worden met de middelen waarover de MIVB momenteel beschikt.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.-** Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Schepmans.

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**concernant "les traductions par la STIB de  
noms d'arrêts et de stations".**

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Afin de respecter la liberté d'exploitation du réseau ferroviaire belge, les indicateurs de destination du matériel roulant de la STIB ont remplacé, à côté du nom des gares, le célèbre monogramme B de la SNCB par le logo d'un train.

Par ailleurs, curieusement dans la version française, le mot "gare" a tendance à devenir "station". Par exemple, la halte Bordet est devenue "Bordet Station", idem pour Vilvorde et pour Berchem. D'autre part, si la station de métro de la ligne 1 de Crainhem est correctement traduite sur les quais des autobus 76, 77 et 79 qui la desservent, ces bus ne mentionnent que la version flamande : "Kraainem".

Enfin, plus interpellant encore, l'hôpital anderlechtois de l'ULB se dénomme "Erasmus". On peut également trouver sur la station de métro le mot "Erasmus", mais on ne trouve pas d'équivalent en néerlandais, alors que pour l'UZ Brussel, il n'y a pas de traduction.

On a donc le sentiment que, finalement, les traductions sur les lignes de la STIB se font au coup par coup et qu'il n'y a pas de véritable intention de traduire correctement le nom des arrêts et de pratiquer systématiquement le bilinguisme alors que cela devrait se faire sur le territoire de la Région bruxelloise.

Je souhaiterais connaître les motifs pour lesquels toutes ces destinations présentent ce type de traduction ? Quelle est la logique farfelue qui a conduit la STIB à procéder de la sorte ?

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

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

**betreffende "de vertaling van namen van  
haltes en stations door de MIVB".**

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Om de exploitatievrijheid van het spoorwegnet te respecteren, werd het B-logo naast de naam van de stations vervangen door een logo met een trein.*

*Daarnaast is er een trend om in het Frans het woord 'gare' te vervangen door 'station'. Zo heet de halte Bordet nu Bordet Station, idem voor Vilvoorde en Berchem. Het metrostation Kraainem wordt correct weergegeven als Crainhem aan de haltes van bus 76, 77 en 79, maar op de bussen zelf is alleen Kraainem weergegeven.*

*Nog opvallender: het Anderlechtse ULB-ziekenhuis heet Erasme. Een Nederlandse vertaling is er eigenlijk niet, maar toch wordt bij de metrohalte Erasmus vermeld. Terwijl het UZ Brussel geen vertaling krijgt.*

*Blijkbaar vindt de MIVB het niet nodig systematisch de namen van de haltes in twee talen te voorzien, terwijl dat op het grondgebied van het Brussels Gewest wel moet.*

*Welke vreemde logica volgt de MIVB bij het vertalen van de namen van haltes?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Le terme "Berchem Station" est utilisé depuis plusieurs dizaines d'années par la STIB. Si l'on en croit le Petit Robert, il est tout à fait approprié pour désigner une gare, une station étant, selon ce dictionnaire unanimement reconnu, "un endroit aménagé pour l'arrêt momentané des véhicules de transport". À titre d'exemple, le Robert cite "station de métro", terme que vous avez spontanément utilisé tout à l'heure, "station d'autobus" ou encore "station de chemin de fer", pour désigner une gare de moindre importance. Cette définition s'applique donc également à Vilvorde et Bordet Station.

En ce qui concerne l'arrêt Kraainem, il est effectivement habituel de faire concorder la dénomination d'un arrêt de surface, lorsqu'il se situe à proximité d'une station de métro, avec celui de la station. Cependant, dans le cas présent, le nom de l'arrêt fait clairement référence à celui de la commune limitrophe qui, selon la liste officielle, ne bénéficie pas d'une traduction. La question de la légitimité de la seconde appellation - "Crainhem" - adoptée pour la station de métro n'étant pas tranchée, la STIB a opté pour le maintien de la seule appellation initiale : Kraainem.

Dans la pratique, lorsque le nom de l'arrêt fait référence à une institution connotée linguistiquement, il convient de ne pas en traduire l'appellation. C'est ainsi qu'on trouve sur le réseau de la STIB les arrêts et stations suivants : UZ Brussel, ADEPS, ULB, HU Brussel, UCL-Saint-Luc, Auditoires-UCL, Cliniques-UCL.

Par contre, la dénomination "Erasme", qui fait référence à la personne et non à l'institution hospitalière toute proche, est dès lors traduite par "Erasmus". À cet égard, je vous rappelle que le nom des stations est une prérogative ministérielle et, en ce qui concerne tous les cas énumérés, je tiens à ajouter que j'en ai hérité de mes prédécesseurs.

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

**Mme Françoise Schepmans.**- Comment l'hôpital universitaire Erasme est-il indiqué ? Les personnes qui ne sont pas coutumières des lieux n'ont aucune indication sur l'hôpital à la station Erasme ou Erasmus.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- De MIVB gebruikt de term 'Berchem Station' al tientallen jaren. Volgens de Petit Robert mag dat ook, want 'station' wordt er omschreven als een plaats waar voertuigen tijdelijk halt kunnen houden. Voorbeelden zijn 'station de métro', wat u daarnet zelf spontaan gebruikte, 'station d'autobus' en 'station de chemin de fer' voor kleinere treinstations, zoals Vilvoorde en Bordet.

*Wat de halte Kraainem betreft, is het gebruikelijk de naam van de bovengrondse halte af te stemmen op die van het nabijgelegen metrostation. In dit geval verwijst de naam van de halte echter duidelijk naar de naburige gemeente, waarvan geen officiële vertaling bestaat. Omdat er twijfel was over de legitimiteit van de vertaling Crainhem koos de MIVB ervoor om alleen de oorspronkelijk naam, Kraainem, aan te brengen.*

*Wanneer de naam van een halte verwijst naar een instelling, wordt hij niet vertaald. Daarom vinden we in het netwerk van de MIVB haltes en stations met namen als UZ Brussel, ADEPS, ULB, HU Brussel, UCL-Saint-Luc, Auditoires-UCL en Cliniques UCL.*

*De benaming Erasme verwijst naar de persoon, niet naar het ziekenhuis en wordt daarom vertaald als Erasmus. De naam van de haltes wordt overigens door de ministers gekozen en ik heb van mijn voorgangers een aantal van de genoemde gevallen geërfd.*

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

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*).- Hoe wordt de weg naar het Erasmusziekenhuis aangegeven?

*Er zit geen logica in de namen van de stopplaatsen en foute vertalingen gebeuren vaak in het Frans.*

Il y a un manque de logique dans les appellations qui sont indiquées aux arrêts de trams, de bus ou de métro sur le réseau de la STIB. Ce n'est pas si important, mais il faut le relever parce qu'on constate que les mauvaises traductions se font souvent dans le même sens, vers le français, que ce soit sur le réseau de la STIB ou dans les indications des chantiers. Il faut être vigilant sans faire de procès d'intention, ce qui n'était certainement pas le sens de ma question.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la protection des circulations cyclistes lors de travaux ou d'événements touchant à la voirie".

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Les déplacements cyclables ont une priorité haute dans la hiérarchie STOP qui sous-tend le plan Iris 2. Un des objectifs prioritaires de ce gouvernement est d'augmenter très significativement la part modale du vélo. Nous nous en réjouissons.

Les études bruxelloises et étrangères montrent toutes que, pour séduire de nouveaux publics moins aguerris au vélo, il faut offrir des parcours cyclables sécurisés et confortables.

*We moeten waakzaam blijven; het is geenszins mijn bedoeling om overhaaste conclusies te trekken.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de bescherming van de fietsers tijdens werken of evenementen op de weg".

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *De regering streeft ernaar het fietsgebruik te bevorderen, wat we ten zeerste waarderen. Daarom geeft het mobiliteitsplan Iris 2, dat gebaseerd is op het STOP-principe, een hoge prioriteit aan fietsers.*

*Brusselse en buitenlandse studies wijzen uit dat een stad veilige en aangename fietspaden nodig heeft om haar inwoners zover te krijgen om de fiets te nemen.*

*In de realiteit worden fietspaden, zelfs op de*

Dans les faits, les cyclistes constatent régulièrement que les pistes cyclables ou suggérées, même sur des itinéraires cyclables régionaux (ICR), sont mal respectées, voire carrément coupées, qu'il s'agisse de voitures en double file, de véhicules stationnés sur les pistes cyclables en trottoir ou de travaux de longue durée.

Autre exemple, l'aménagement, l'année dernière, d'une piste de ski a interrompu purement et simplement, pour une durée d'un mois, le passage des cyclistes le long du Mont des Arts alors qu'on se situe là sur l'ICR 11 qui relie le bas et le haut de la ville.

Si l'on veut inciter les gens à se rendre au centre-ville pour les festivités de fin d'année autrement qu'en voiture et si l'on veut faciliter la mobilité douce entre ces deux pôles commerciaux de première importance, il faut notamment veiller à maintenir les parcours cyclables fonctionnels.

Le Règlement régional d'urbanisme (RRU) impose pourtant des normes pour la protection de la circulation piétonne et cycliste lors de travaux divers (RRU, Titre 3, art. 8). Le §4 dispose qu'un couloir de contournement cycliste doit être mis en place lorsque le chantier réduit la largeur de la bande cyclable suggérée ou de la piste cyclable, libre de tout obstacle, à moins de 1,25 mètres. Le texte définit ensuite les dimensions précises de ces couloirs de contournement selon les circonstances.

Se posent donc la question de la sensibilisation des gestionnaires de voiries à ce problème de la préservation des parcours cyclables et la question du contrôle du respect de la réglementation régionale en la matière, en particulier le long des ICR.

Je voudrais donc vous poser les questions suivantes. Quelles actions menez-vous pour bien informer et sensibiliser les gestionnaires de voirie et les services de police concernant les règles régionales en matière de protection de la circulation cycliste ?

L'administration régionale dispose-t-elle à présent d'inspecteurs dédiés au contrôle de l'état des parcours cyclables ? Ces fonctionnaires régionaux sont-ils ou seront-ils habilités à constater les éventuelles infractions au RRU et à éventuellement requérir l'assistance de la police pour remédier à

*gewestelijke fietsroutes (GFR), vaak versperd door geparkeerde wagens of langdurige werkzamheden. Soms worden ze onderbroken voor evenementen, zoals de aanleg van de tijdelijke skipiste op de Kunstberg.*

*Nochtans legt de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) specifieke normen op inzake de bescherming van voetgangers- en fietsverkeer tijdens werken. Er moet voorzien worden in een omgelegde fietsdoorgang als de werken de breedte van de fietstrook of het fietspad tot minder dan 1,25 meter beperken.*

*We moeten de wegbeheerders op het probleem wijzen. Bovendien moet de naleving van de gewestelijke regelgeving gecontroleerd worden.*

*Hoe informeert u de wegbeheerders en de politie over de gewestelijke regelgeving met het oog op een goede doorstroming van het fietsverkeer?*

*Controleren gewestelijke inspecteurs de fietsinfrastructuur? Hebben die ambtenaren de bevoegdheid om eventuele inbreuken op de GSV vast te stellen en kunnen zij hierbij een beroep te doen op de politie?*

*Zijn er overlegprocedures ingesteld tussen de wegbeheerders en het gewestelijk bestuur in geval van werken of evenementen op de gewestelijke fietsroutes? Zo neen, werd de mogelijkheid van dergelijke procedures al bestudeerd?*

ces situations ?

Enfin, existe-t-il des procédures de concertation particulières entre les gestionnaires de voiries communaux et l'administration régionale en charge de la politique cyclable en cas de travaux ou d'événements touchant à des ICR ? Dans la négative, est-ce que l'opportunité de telles procédures a déjà été étudiée ?

#### *Discussion*

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

**M. Philippe Close.-** Certes, la mobilité doit être assurée au maximum, mais, puisqu'on parle d'un événement, je demande également un minimum de pragmatisme. Tous ces règlements et inspections sont certes positifs, mais une telle superposition est parfois lourde à porter.

Parfois, il est créé un comité de gestion dans lequel sont représentés la police, la STIB, les pompiers, etc. Certains détours ont été décidés comme celui de quelque 100 mètres pour atteindre la piste de ski. Faut-il vraiment à ce point tout réglementer dans cette Région et sanctionner le moindre écart ?

Pour garder une ville qui bouge et qui vit, je vous encourage à faire preuve d'un minimum de pragmatisme. Cela ne se passe pas si mal. Pour prendre un autre exemple au Mont des Arts, il y a le Summer Festival. La Fête de l'Iris aura lieu, quant à elle, dans un mois. Des interruptions seront également opérées.

Objectivement, on n'a pas eu l'impression que de nombreux cyclistes ont été perturbés par ces différentes fonctions. Les Plaisirs d'hiver sont amenés à se reproduire. On a décidé de "piétonniser" le Vismet, ce qui entraîne l'interdiction d'y passer à vélo. Les cyclistes empruntent alors la rue de Flandre, ou passent par le Ravenstein, et cela ne semble pas poser de problème.

Compte-t-on vraiment réglementer tout au millimètre près ou laissera-t-on un peu d'appréciation aux services professionnels présents pour régler de tels événements, somme toute exceptionnels ?

#### *Bespreking*

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** *De mobiliteit moet uiteraard zo goed mogelijk worden gegarandeerd, maar we moeten ook pragmatisch te werk gaan als er evenementen plaatsvinden. Het is goed dat er regels bestaan en dat de naleving ervan wordt gecontroleerd, maar laten we ook niet overdrijven.*

*In sommige gevallen wordt een begeleidingscomité opgericht met vertegenwoordigers van onder andere de politie, de MIVB en de brandweer. In het geval van de skipiste op de Kunstberg werd beslist om een deel van het verkeer lichtjes om te leiden. Moet alles in Brussel zodanig worden gereglementeerd dat dat niet meer zou kunnen?*

*Als we willen dat Brussel een levendige stad blijft, moeten we pragmatisch blijven. Er vinden binnenkort nog evenementen plaats op de Kunstberg waarvoor het verkeer zal worden omgeleid.*

*Ik heb niet de indruk dat fietsers veel last ondervinden van dergelijke evenementen. Zo wordt het Sint-Katelijneplein verkeersvrij gemaakt en zullen er geen fietsers meer mogen rijden. In dergelijke gevallen rijden tweewielers toch gewoon een stukje rond?*

*Is het echt de bedoeling om alles tot in het kleinste detail te regelen, of krijgen de bevoegde diensten nog wat speelruimte?*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Quand un responsable politique prend des mesures, il doit lui-même en vérifier les conséquences. Si M. Close était cycliste, il comprendrait.*

*Certes, il arrive que certaines rues soient parfois inaccessibles aux bus et aux voitures, et c'est normal dans une ville qui vit. Cependant, quand il s'avère que c'est systématiquement la même catégorie d'usagers qui est mise à l'écart, un problème se pose. Et c'est faire preuve de courage politique que de tenir compte des minorités.*

*Il convient de tirer des leçons de cette situation, car les cyclistes auraient tout à fait pu continuer à circuler sur le site en question.*

*Cette interpellation ne porte pas uniquement sur des événements ponctuels, mais aussi sur la préservation des itinéraires cyclables en période de travaux et à l'issue des chantiers. Les pouvoirs publics et les entrepreneurs ont du pain sur la planche en la matière.*

*En tant que cycliste, je vois presque chaque semaine les entrepreneurs faire fi de la législation et abandonner les cyclistes à leur sort. Personnellement, j'ose m'imposer dans la circulation, mais je crains que d'autres catégories, comme les enfants, soient dissuadées d'utiliser le vélo.*

*Il y a donc lieu de contrôler davantage et, le cas échéant, de sanctionner les entrepreneurs en défaut, en refusant par exemple de leur payer une facture tant qu'ils n'ont pas réaménagé une piste cyclable qu'ils auraient endommagée. La Région devrait jouer un rôle de coordination, sensibiliser et aider les communes.*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Wie maatregelen neemt, zou ook eens de gevolgen aan den lijve moeten ondervinden. De heer Close zegt dat de fietsers maar weinig last ondervonden hebben. Als hij zelf zou fietsen, zou hij zoiets niet zeggen. Men moet altijd nagaan welke effecten beslissingen hebben voor de voetgangers of de fietsers.

Uiteraard worden er soms straten afgesloten voor auto's of bussen. Dat gebeurt nu eenmaal in een stad die leeft en waar zaken worden georganiseerd. Als echter blijkt dat een bepaalde categorie van mensen elke keer opnieuw genegeerd wordt of afgedaan wordt als te weinig talrijk, dan kan je dat argument even goed gebruiken voor mensen met een beperkte mobiliteit. Als beleidsmaker mag je die keuze niet maken. Het is net zeer moedig om in het beleid rekening te houden met kleine groepen die het veel moeilijker hebben om zich te verplaatsen.

Wie vindt dat het geen kwaad kan dat fietsers wegens de organisatie van een evenement een maand lang moeten omrijden, ziet de ernst van de zaak niet in. Volgens mij was het in dit geval het perfect mogelijk om de fietsdoorgang te behouden. Het is belangrijk lessen te trekken uit de fouten die men maakt.

Deze interpellatie gaat niet alleen over evenementen, maar ook over de bescherming van de fietsroutes tijdens en na werkzaamheden. Ook op dat vlak is er nog veel werk aan de winkel. Dat is immers niet alleen de verantwoordelijkheid van de overheid, maar ook van de aannemer.

Als fietser stel je bijna elke week vast dat de aannemers de wetgeving aan hun laars lappen en de fietsers aan hun lot overlaten. Ik ben een assertieve fietser, die zich in het verkeer durft te gooien om obstakels te vermijden, maar voor minder assertieve fietsers (kinderen, oudere mensen of mensen die zelden de fiets nemen) kan een dergelijk manœuvre voldoende zijn om de fiets aan de kant te laten staan.

Men zou meer controle moeten uitoefenen op de aannemers en, indien ze een overtreding begaan, daadwerkelijk tot sanctivering overgaan. Uiteraard hebben de gemeenten een belangrijke rol te spelen. Het gewest zou een duidelijke coördinerende rol

moeten spelen en de gemeenten sensibiliseren.

De werf aan het UVC Brugmann heeft heel lang geduurd. Er was een fietspad, maar dat bestaat nog amper: het bevindt zich in een verschrikkelijke staat. Er zijn immers al duizenden vrachtwagens over gereden. Het fietspad is compleet vernietigd. De aannemer zal achteraf de grote putten met asfalt vullen en daarmee is de kous af, terwijl er aanvankelijk een mooi fietspad lag.

De gewestregering dient in zo'n geval actie te ondernemen. Ze kan de gemeenten steunen om veel krachtdadiger op te treden en de aannemer te wijzen op de wettelijke bepalingen. Zo kan de overheid beslissen de aannemer niet te betalen zolang het fietspad niet heraangelegd is.

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

**M. Aziz Albishari.-** Je prends la parole au nom de ce concept de pragmatisme que j'entends souvent en politique. On ne peut par ailleurs pas me taxer d'idéologue ou de non-pragmatique.

On parle de pragmatisme quand on aborde un sujet qui ne relève pas de sa propre idéologie. C'est aussi une façon de disqualifier les arguments des uns et des autres. Ici, je voudrais rappeler qu'on n'attaquait pas spécialement la commune de Bruxelles-Ville, qu'il s'agissait d'un exemple.

**M. le président.-** M. Close avait le droit de donner un avis.

**M. Philippe Close.-** Ici, tout le monde sait que j'étais derrière cette organisation. Ce n'est pas la commune de Bruxelles-Ville qui est en question.

**M. le président.-** On sait bien que M. Close est le "Monsieur Festivités" de cette commune. On interpelle la ministre, ne vous sentez pas obligé...

**M. Aziz Albishari.-** M. le président, un commissaire interpelle sur la base de l'interpellation d'un autre commissaire sans poser de questions à la ministre. Et, moi, je ne pourrais pas faire la même chose ?

**M. le président.-** Je n'ai pas dit que vous ne pouviez pas le faire. Simplement, vous parlez de la commune de Bruxelles-Ville et vous visez

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Men schermt in de politiek wel vaker met het argument dat men pragmatisch moet handelen als iets niet past in de eigen ideologie. Het is ook een manier om andermans standpunt onderuit te halen. Het was alleszins niet mijn bedoeling om Brussel-Stad te bekritisieren.*

**De voorzitter.-** De heer Close mag zijn mening geven.

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** *Iedereen weet dat ik het evenement op de Kunstberg heb georganiseerd. Het gaat niet om Brussel-Stad.*

**De voorzitter.-** De heer Close is in zijn gemeente inderdaad 'monsieur Festivités'. Ik herinner eraan dat u de minister dient te interpelleren.

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Mijnheer de voorzitter, een commissaris interpelleert op basis van de interpellatie van een andere commissaris zonder vragen te stellen aan de minister. Waarom mag ik dat dan niet?*

**De voorzitter.-** Ik zei niet dat het niet mag. Maar u praat over Brussel-Stad en viseert de heer Close. Ik denk niet dat de heer Pinxteren een advocaat nodig

M. Close. Je ne pense pas que M. Pinxteren ait besoin d'un avocat. Je rappelle simplement que vous ne devez pas vous tourner vers un commissaire et l'interpeller.

**M. Aziz Albishari.-** Mme la ministre, je vous pose la question à l'envers, concernant le pragmatisme dans une politique nouvelle, en l'occurrence celle de la promotion des modes doux, qu'ils soient cyclistes ou piétons.

Je ne pense pas qu'à l'heure actuelle, nous puissions nous permettre de faire trop d'écart dans le cadre des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et des travaux qui mobilisent les pistes cyclables en Région bruxelloise. Il y en a déjà trop peu. Soyons-y attentifs.

Je voudrais aussi vous parler des travaux sur l'avenue Théodore Verhaegen, où hier sur le chantier, en pleine heure de pointe, devant des arrêts de tram, devant les écoles, les entrepreneurs ne respectaient absolument pas la sécurité des piétons. Ceux-ci étaient invités à traverser en plein milieu du chantier, entre les engins lourds, dans la circulation automobile et sans aucune protection. C'est malheureusement un problème récurrent.

Mme la ministre, quel dispositif est-il mis en place pour faire face à ces problèmes, à part les contrôleurs de chantier et les coordinations de chantier, qui mettent parfois trop de temps à réagir ?

On m'a promis une réaction dans les 24 heures, ce qui est trop long. Quelle est votre priorité en matière de sécurisation et, par la suite, de réparation des passages pour les piétons et cyclistes ?

Derrière cette question se pose celle de Mme Maes, sur la circulation des PMR. Si l'on oublie déjà les piétons et les cyclistes, que dire des PMR ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Dans le cadre des États généraux de la sécurité routière (EGSR), les problèmes que vous évoquez ont été largement abordés. Il s'agit en effet d'améliorer la chaîne contrôle-sanction pour combattre un comportement qui met en danger les plus faibles des usagers (pas

heeft. Ik herinner u eraan dat u geen commissaris mag interpelleren.

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** Mevrouw de minister, vanuit pragmatisch oogpunt en gelet op uw beleid om de zachte vervoersmodi te promoten, mag u niet talmen met de verdere aanleg van de gewestelijke fietsroutes (GFR) en moet u ervoor waken dat wegwerkzaamheden de weinige fietspaden belemmeren.

Overigens hebben aannemers vaak weinig aandacht voor de veiligheid van de voetgangers. Gisteren nog moesten voetgangers de werf in de Théodore Verhaegenstraat oversteken tussen het rollend materieel door, middenin het verkeer en zonder enige vorm van bescherming.

Mevrouw de minister, hoe pakt u dergelijke problemen aan? Er zijn wel inspecteurs en veiligheidscoördinatoren, maar die hebben niet genoeg tijd om op te treden. Welke prioriteit geeft u aan de veiligheid van fietsers en voetgangers en dus aan het herstel van fiets- en voetpaden? En dan heb ik het nog niet gehad over personen met een beperkte mobiliteit.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) werden de problemen die u opsomt, uitgebreid besproken. Situaties die de zwakste weggebruikers in gevaar brengen, moeten inderdaad beter worden

seulement les cyclistes, mais aussi les piétons ou les personnes à mobilité réduite).

Concrètement, les gestionnaires et les zones de police ont contribué au plan d'action des EGSR. Il contient notamment un volet de sensibilisation adressé au grand public, mais aussi des mesures pour améliorer le contrôle des infractions.

Les brigades de policiers à vélo sont un excellent moyen pour combattre le comportement mettant en danger les cyclistes. La Région a, dans le passé, déjà financé les communes désirant mettre en place une brigade à vélo, et va maintenant directement aider les zones de police à poursuivre leurs efforts dans ce sens.

Le combat contre le stationnement dangereux sur les pistes cyclables est entré dans les priorités de la police.

La Région ne dispose pas, pour l'instant, d'un inspecteur des aménagements cyclables. Son engagement est prévu cette année. Dans un premier temps, cette personne devra se consacrer au contrôle des infrastructures régionales, mais il est clair qu'un contrôle permanent des itinéraires cyclables régionaux, sur voiries communales, s'imposera également.

Votre suggestion d'habiliter ce fonctionnaire, à l'instar de ce que font déjà certaines communes, est une bonne idée. Nous analyserons sa faisabilité sur plan juridique.

Tout citoyen peut requérir une assistance policière, mais il est préférable que la police elle-même soit plus attentive à cette question, ce que permettront les brigades susmentionnées.

Pour l'instant, seules les voiries tombant sous l'ordonnance relative à la gestion des chantiers font l'objet d'une concertation particulière au sein de la Commission de coordination des chantiers. Il s'agit des grands axes du niveau supérieur hiérarchique, qu'ils soient régionaux ou communaux.

Il est opportun de garantir la continuité des itinéraires cyclables régionaux (ICR), puisqu'ils constituent les voiries principales des cyclistes. La démarche que la Région vient d'entreprendre, la réalisation d'audits BYPAD (audits de la politique cyclable), fera le point sur la problématique de la

gecontroleerd en bestraft.

*De wegbeheerders en politiezones hebben een bijdrage geleverd aan het actieplan van de SGVV, dat onder meer verwijst naar bewustmaking van het grote publiek en maatregelen om overtredingen beter te controleren.*

*Politieagenten op de fiets kunnen uitstekend reageren op gevvaarlijke situaties voor fietsers. Het Brussels Gewest heeft in het verleden subsidies verstrekt aan gemeenten die een fietsbrigade wilden invoeren en zal voortaan rechtstreeks steun verlenen aan politiezones die hetzelfde van plan zijn.*

*Het aanpakken van geparkeerde auto's op fietspaden is nu een van de prioriteiten van de politie.*

*Het Brussels Gewest zal dit jaar een inspecteur van fietsvoorzieningen in dienst nemen. Die zal in de eerste plaats de gewestelijke fietsinfrastructuur controleren, maar daarnaast zou hij ook de delen van de gewestelijke fietsroutes die op gemeente-wegen liggen, moeten controleren.*

*Ik sta achter uw voorstel om de ambtenaar bepaalde bevoegdheden te verlenen. We zullen de juridische haalbaarheid ervan bestuderen.*

*Elke burger kan een beroep doen op de politie, maar het is beter als de politie uit eigen beweging aandacht besteedt aan de problematiek.*

*Enkel over de wegen waarop de ordonnantie betreffende het beheer van werven van toepassing is, wordt overleg gepleegd door de Commissie voor de coördinatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het maakt daarbij niet uit of het om gemeente- of gewest-wegen gaat.*

*Het Brussels Gewest heeft het fietsbeleid laten doorlichten. Zo konden problemen met werven die gewestelijke fietsroutes hinderen, in kaart worden gebracht en kon men aanbevelingen voor een beter overleg formuleren.*

*Het zou ook nuttig zijn om overleg te organiseren naar aanleiding van evenementen. Ik pleit voor een pragmatisch beleid, dat rekening houdt met personen met een beperkte mobiliteit, rolstoelgebruikers enzovoort. Als dat systematisch het*

gestion des chantiers sur ICR, et une recommandation pour une meilleure concertation avec la Région se dégagera sans doute.

Outre les chantiers, il serait également intéressant d'organiser une concertation lors d'événements ponctuels. Je plaide pour une politique pragmatique, qui inclue les besoins des personnes à mobilité réduite ou en chaise roulante, et des parents avec poussette. Nous devons tenir compte de tous ces éléments. Il est bon d'y réfléchir en cas de chantiers ou d'événements. En anticipant de telles situations, nous pourrons dégager les bonnes solutions.

(poursuivant en néerlandais)

*Il convient en effet de contrôler que les entrepreneurs ne laissent pas les pistes cyclables en piteux état.*

*Nous avons introduit le vélo-mesureur qui, normalement, devra être utilisé toute l'année afin de vérifier l'état des pistes cyclables dans toute la Région. En cas de défaut constaté, l'autorité compétente doit en être informée et prendre les mesures qui s'imposent.*

*J'examinerai les suggestions que vous avez formulées et les transmettrai à la cellule vélo en charge du suivi.*

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Je vous remercie de l'intérêt que vous semblez porter à ce sujet. Vous avez pris la juste mesure du problème et mis en avant une série de pistes et solutions.

En effet, le pragmatisme est l'attitude d'une personne qui s'adapte à la réalité. La réalité est qu'il y a différentes fonctions dans une ville, mais également différents types d'usagers de l'espace public. Il faut donc trouver le juste équilibre, le bon partage et le respect de chacun de ces usagers dans le développement et l'organisation de la ville. Les différentes mesures que vous avez proposées ici et l'écho que vous avez donné à ce que je proposais vont dans ce sens.

Vous parlez notamment de la question du stationnement dangereux. En tant que cycliste, c'est un problème particulièrement sensible. Vous dites

*geval is, kunnen er nuttige oplossingen uit de bus komen.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, een aannemer mag een fietspad niet in slechte staat achterlaten. Natuurlijk moet dat gecontroleerd worden. Ik ben het volledig met u eens dat die controle correct moet verlopen.

We hebben de meetfiets ingevoerd. Het is de bedoeling dat die fiets permanent in gebruik is. We hopen dat hij dit jaar op punt zal staan en dat iemand voltijds zal instaan voor de controle van de fietspaden in het gewest. Als die persoon dan vaststelt dat een goed fietspad is vernield, moet de bevoegde overheid - gemeente of gewest - daarvan op de hoogte worden gebracht, zodat de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.

Er zijn allerlei suggesties gedaan. Ik zal ze met aandacht bekijken en overmaken aan onze fietscel, zodat die de ongeregeldheden in het oog kan houden.

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** Wie pragmatisch is, past zich aan de realiteit aan. De realiteit is dat een stad meerdere functies heeft en dat er verschillende soorten gebruikers zijn van de openbare ruimte. Men moet naar een goed evenwicht zoeken. De verschillende maatregelen die u voorstelt, gaan in die richting.

*Gevaarlijk parkeren is een gevoelig onderwerp voor mij als fietser. U zegt dat het een van de prioriteiten van de politie is, maar ik heb niet de indruk dat dat voor alle politiezones geldt.*

*Om pragmatische redenen en om de auto-bestuurders niet te storen, wordt gevaarlijk parkeren al te vaak niet beboet. Daar is dus werk aan de winkel.*

*Bij de laatste Staten-Generaal van de Verkeers-*

que c'est l'une des priorités de la police. Or, je ne suis pas persuadé que ce soit le cas de toutes les zones de police.

Au nom du pragmatisme et avec la volonté de ne pas trop perturber les automobilistes, trop souvent, on ne sanctionne pas les stationnements dangereux. Il y a donc un réel travail à réaliser en la matière au sein des zones de police.

Notamment lors des derniers états-généraux de la sécurité routière, vous m'aviez confirmé que les choses avançaient et que des dispositifs étaient mis en place. Espérons que les résultats seront très bientôt davantage perceptibles.

- *L'incident est clos.*

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

#### **INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN**

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

**concernant "le développement d'une offre supplémentaire de transport pour desservir les déplacements domicile-école".**

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.-** Étant donné les enjeux futurs auxquels la Région de Bruxelles-Capitale va devoir faire face, notamment en termes de mobilité, il est essentiel de changer nos habitudes afin de diminuer le nombre de voitures en Région bruxelloise et notamment à proximité des écoles, tout en sensibilisant les élèves et les parents à une mobilité durable. En effet, les trajets domicile-école représentent une part importante des déplacements motorisés. À Bruxelles, 20% du trafic automobile

*veiligheid verzekerde u dat er vooruitgang werd geboekt en maatregelen werden getroffen. Hopelijk zijn de resultaten binnenkort wat overtuigender.*

- *Het incident is gesloten.*

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

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

**betreffende "de uitbreiding van het aanbod van het leerlingenvervoer".**

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** We moeten zorgen voor minder auto's in het Brussels Gewest, en in het bijzonder voor de schoolpoorten. Leerlingen en ouders moeten vaker voor duurzaam vervoer kiezen. In Brussel maken verplaatsingen met de auto van en naar school 20% van het spitsverkeer uit.

*In 2010 wees u een voorstel voor leerlingenvervoer voor zes- tot twaalfjarigen in het Brussels Gewest*

en heure de pointe est dû aux déplacements scolaires.

En 2010, vous aviez écarté la proposition d'organiser un ramassage scolaire en Région bruxelloise. À l'époque, je vous cite, vous expliquiez que "le ramassage scolaire ne devait pas être une priorité". L'idée, alors, était de mettre en place un service de bus scolaire à part entière pour transporter les écoliers de 6 à 12 ans le matin et le soir.

Je suis satisfait d'apprendre que cette proposition fait partie des nouveautés contenues dans la note d'orientation relative au contrat de gestion de la STIB 2012-2016, approuvée par le gouvernement début février.

Dès lors, j'aimerais connaître les démarches concrètes que vous allez entreprendre dans ce cadre. Avez-vous déjà pris contact avec les communes ? Si oui, lesquelles ? Allez-vous mettre en place un projet pilote ?

Quel budget souhaitez-vous consacrer à ce projet ? Avez-vous évalué le nombre de bus nécessaire pour l'ensemble des élèves de l'enseignement primaire ? Un agenda est-il déjà constitué ?

C'est un projet extrêmement important, pour résorber nos problèmes tant de circulation que de mobilité. Je rappelle qu'à Bruxelles, un ménage sur deux est monoparental, et que jongler entre les horaires de travail et des écoles est compliqué, sans parler des activités extrascolaires. Ce sont donc souvent des personnes qui utilisent la voiture par nécessité et qu'il ne faut pas condamner sur des a priori, mais qui constituent un public cible tout désigné pour ce projet.

Je pense, que si cette offre publique voit le jour - une offre de qualité, sécurisante et conviviale, cela va de soi -, ces personnes seront les premières intéressées. Et cela permettrait d'alléger considérablement le trafic aux heures de pointes.

#### *Discussion*

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

*af. Dat was toen geen prioriteit. Het verheugt mij dat het voorstel nu is opgenomen in de oriëntatielijst over het beheerscontract van de MIVB voor 2012-2016, die begin februari werd goedgekeurd.*

*Welke gemeenten hebt u al gecontacteerd en waar zal een proefproject van start gaan?*

*Welk budget wilt u voor het project vrijmaken? Hoeveel bussen zijn er nodig voor het vervoer van alle lagere schoolleerlingen? Is er al een tijdslijn?*

*Het project is uiterst belangrijk voor het wegwerken van onze verkeers- en mobiliteitsproblemen. We moeten er echter ook rekening mee houden dat eenoudergezinnen vaak uit noodzaak de auto gebruiken. Zij moeten vaak schakelen tussen werk, school en naschoolse activiteiten van de kinderen.*

*Kwaliteitsvol en veilig openbaar leerlingenvervoer zal zeker bij hen in de smaak vallen en zal het verkeer tijdens de spits aanzienlijk verlichten.*

#### *Bespreking*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je risque de vous décevoir, mais il est malgré tout important de m'écouter jusqu'à la fin.

La note d'orientation du contrat de gestion que nous aborderons la semaine prochaine est beaucoup moins ambitieuse que l'indique M. Ikazban dans son interpellation.

Voici son contenu précis en ce qui nous concerne. Il s'agit du chapitre III.5, au sujet du transport aux abords des écoles : "La pertinence et le développement d'une offre supplémentaire de transport pour desservir les déplacements domicile-école seront analysés dès à présent en étroite collaboration avec les entités fédérées compétentes en matière de transport scolaire".

La pertinence de ce type de desserte doit donc encore être analysée. Sachant qu'il s'agit de la création de nouveaux éléments de mobilité, il s'agira d'une mission plutôt dédiée en première instance à Bruxelles Mobilité qu'à la STIB. Cela pourrait également expliquer pourquoi l'on ne trouve que ce paragraphe dans cette note d'orientation pour le contrat de gestion de la STIB.

Par ailleurs, il faut rappeler qu'en Région de Bruxelles-Capitale, compte tenu de la densité de l'habitat et des établissements scolaires, la desserte de ceux-ci a toujours été réalisée par l'offre générale de transports publics (le réseau de la STIB et ses abonnements gratuits pour les moins de 12 ans et à tarifs préférentiels pour les 12-24 ans) plutôt que par une offre dédiée aux seuls écoliers.

Cette offre générale a toujours paru plus appropriée en vue de rencontrer des besoins multiples de déplacements et plus rationnelle à organiser qu'une offre spécifique, laquelle pose le problème majeur de requérir un bus et un chauffeur uniquement aux heures de pointe du matin et du soir.

Voilà la réponse que je voulais donner suite à votre interpellation qui, je le sais, est née de préoccupations sincères. Jusqu'à présent, avec l'augmentation de l'offre que devrait pouvoir réaliser la STIB à l'avenir, nous pensons que l'offre générale en matière de transport en commun doit pouvoir satisfaire également les besoins des écoliers.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De oriëntatielnota van het nieuwe beheerscontract is veel minder ambitieus dan de heer Ikazban in zijn interpellatie aangeeft.

In hoofdstuk III.5 over het verkeer in de omgeving van de scholen lezen we dat het belang en de ontwikkeling van aanvullend vervoer tussen de woonplaats en de school vanaf nu in nauwe samenwerking met de deelstaten, bevoegd voor schoolvervoer, zullen worden bestudeerd.

De studie naar openbaar schoolvervoer werd toevertrouwd aan Mobiell Brussel en niet aan de MIVB. Dat is ook de reden waarom er maar één paragraaf aan het onderwerp gewijd wordt in het beheerscontract van de MIVB.

Het vervoer van en naar de talrijke scholen in het dichtbevolkte Brussels Gewest werd tot op heden altijd verzorgd door de MIVB, die gratis abonnementen voor jongeren tot 12 jaar en verlaagde tarieven voor jongeren tussen 12 en 24 jaar aanbiedt.

Een voldoende algemeen openbaarvervoeraanbod is nu eenmaal geschikter om tegemoet te komen aan diverse verplaatsingsbehoeften; het is ook gemakkelijker te organiseren dan een specifiek aanbod waarvoor aparte bussen met chauffeurs moeten worden ingezet.

Ik begrijp dat u zich zorgen maakt, maar het aanbod van de MIVB zal in de toekomst voldoende groeien om ook in de behoeften van leerlingen te voorzien.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.-** Vous ne serez sans doute pas surprise d'entendre que je suis très déçu par votre réponse vu le peu d'éléments enthousiasmants qui y sont contenus. Certes, il s'agit d'une réponse honnête. Je sais que mettre en place un nouveau dispositif n'est pas évident et prend un certain temps.

J'aurais néanmoins voulu constater davantage d'engagement et de volontarisme en la matière. En effet, la volonté permet souvent de soulever des montagnes.

La STIB, qui est un bon opérateur de transports publics, dispose d'un réseau suffisamment développé et intéressant pour pouvoir fournir ce genre de nouvelle offre. Nous devons continuer à utiliser ce qui existe et fonctionne déjà bien. Je ne jette certainement pas la pierre à notre société de transports publics, bien au contraire. Mais elle peut assumer cette mission supplémentaire. Beaucoup de parents attendent pareille solution, et cela vaudrait la peine d'aller plus loin dans la réflexion et dans la volonté de la concrétiser.

Si l'on veut, de manière pragmatique, lancer pareille opération, il faudrait commencer par une ou deux communes pilotes. Examinons ce qu'il est possible de réaliser pour l'enseignement fondamental - car c'est surtout de lui dont il est question ici - et procédons ensuite à une évaluation. Pour avoir une vision objective, il faut expérimenter ce nouveau dispositif dans une ou deux communes pilotes et des quartiers différents.

Dans votre réponse, vous avez également évoqué une analyse. Quel est le calendrier de cette dernière ? En effet, si c'est pour encommisionner le problème ou le projet, on n'est pas sorti de l'auberge ! Quand pourrons-nous avoir connaissance des conclusions de cette analyse ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Vous touchez à un sujet très important, celui de la mobilité des enfants et de leurs parents entre la maison et l'école.

Y a-t-il une seule solution, soit de nouveaux systèmes de bus, ou bien y a-t-il d'autres moyens pour organiser ces déplacements en toute sécurité ? M. De Lille a commandé une étude, qui est en

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *Het zal u wellicht niet verbazen dat ik ontgocheld ben over uw antwoord, al bent u wel eerlijk. Het vraagt inderdaad tijd om nieuwe maatregelen in te voeren, maar toch had ik van u wat meer daadkracht verwacht. Waar een wil is, is een weg.*

*Het netwerk van de MIVB is voldoende ontwikkeld om schoolvervoer te organiseren, voortbouwende op wat al bestaat en goed werkt. Veel ouders zitten daarop te wachten.*

*Het zou goed zijn om een proefproject te starten in een of twee gemeenten. Laten we nagaan of het mogelijk is om leerlingenvervoer te organiseren voor het lager onderwijs en vervolgens een evaluatie maken.*

*U verwees naar een onderzoek. Kunt u de planning toelichten? Als u van plan bent om het probleem naar een commissie door te schuiven, zijn we nog even bezig.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik vraag me af of er maar één oplossing is, namelijk een nieuw busnetwerk. Misschien bestaan er wel andere mogelijkheden om veilig schoolvervoer aan te bieden? Er loopt een studie naar mobiliteit rond scholen. Die zal wellicht antwoord bieden op uw vragen.*

cours, à propos de la mobilité autour de l'école, à pied, à bicyclette, en transports en commun, etc. Il serait peut-être intéressant de savoir où en est cette étude. Cela pourrait apporter des réponses à vos questions.

**M. Jamal Ikazban.-** Je ne vais pas m'étendre aujourd'hui sur ce sujet. Néanmoins, je suis encore déçu et que j'espère que nous allons rapidement sortir de la phase d'étude et d'analyse pour assister à plus de volontarisme.

J'espérais que vous auriez été plus motivée par ce projet. Je pense que les gens ne réalisent pas l'impact positif qu'il pourrait avoir.

- *L'incident est clos.*

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ik wil hier nu niet verder over uitweiden, maar ik ben teleurgesteld en hoop dat we snel tot actie kunnen overgaan. Weinigen beseffen de positieve impact van zo'n vervoersaanbod.***

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATION 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 "les aspects de mobilité liés au nouveau centre de tri de bpost sur le site Carcoke".

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Le gouvernement fédéral et bpost ont convenu d'implanter en Région bruxelloise le futur centre de tri, qui doit remplacer celui d'Anderlecht, devenu trop exigu. Cette décision a une valeur symbolique, car il faut un centre dans chacune des Régions, mais permettra aussi de préserver et de créer de l'emploi à Bruxelles.*

*Le gouvernement fédéral et bpost sont intéressés par les douze hectares de l'ancien site Carcoke, pour lequel la Région et le Port de Bruxelles cherchent depuis des années une nouvelle affectation. Grâce à un emprunt auprès de la*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de mobiliteitsaspecten met betrekking tot het nieuwe sorteercentrum van bpost op de Carcokesite".

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** De federale regering en bpost zijn in hun zoektocht naar een groot gecentraliseerd sorteercentrum, ter vervanging van het huidige kleinere sorteercentrum in Anderlecht, overeengekomen om het in het Brussels Gewest in te planten. Onder meer wegens de nationale symboliek - men wil een centrum in Vlaanderen, een in Brussel en een in Wallonië - maar ook omwille van het behoud en de creatie van tewerkstelling in Brussel.

Aangezien bijna 70% van de activiteiten van bpost in Vlaanderen plaatsvindt, zijn ze op zoek naar een centrale plaats in het noorden van Brussel. Hun oog

*Banque européenne d'investissement (BEI), le site a été assaini pour y développer des activités logistiques faisant usage de la voie d'eau.*

*La Région bruxelloise a également assumé le coût financier de la déviation de l'avenue de Vilvorde, afin de relier le site aux quais et au canal. Bpost a toutefois déjà annoncé qu'il ne recourrait pas à la voie d'eau, ce qui était pourtant l'une des conditions de l'octroi d'un prêt par la BEI. Vous nous avez déjà affirmé en commission que d'autres entreprises, qui utiliseront bel et bien la voie d'eau, s'installeront également sur le site.*

*Les activités de bpost occasionneront un important accroissement du trafic, sur un ring déjà surchargé, mais également pour les habitants de Neder-Over-Heembeek.*

*L'entreprise souhaite aussi une aire de stationnement de 500 places pour ses collaborateurs, parmi lesquels on compte peu de Bruxellois. À terme, bpost devrait employer 1.500 personnes sur ce site, qui n'est que très peu desservi par les transports en commun.*

*La piste cyclable express le long de l'eau n'est pas encore achevée et bpost s'attend à ce que les pouvoirs publics investissent dans des lignes de bus ou de tram.*

*L'impact d'un tel projet sur la mobilité sera énorme. Le gouvernement flamand pourrait même l'invoquer pour légitimer l'élargissement du ring, auquel le gouvernement bruxellois est opposé.*

*Il faut donc étudier en détail les impacts éventuels du projet sur la mobilité dans le nord de Bruxelles et sur le ring, tout en tenant compte des conséquences de l'accroissement du trafic sur l'environnement et la santé.*

*Avez-vous pris contact avec le secrétaire d'État à la Mobilité pour savoir dans quelle mesure la réalisation d'un tel centre de tri est compatible avec les objectifs du Plan Iris 2 ?*

*L'impact de l'implantation d'un centre de tri sur le site Carcoker a-t-il été calculé ? Le gouvernement envisage-t-il d'effectuer une étude détaillée avant de poursuivre les négociations avec bpost ?*

*Où sera situé le parking demandé par bpost ? À*

is gevallen op de 12 hectare van de voormalige Carcokesite in Neder-Over-Heembeek. Het gewest en de Haven van Brussel zijn, via de concessiehouder Katoennatie, al jaren op zoek naar een nieuwe bestemming voor die site. Dankzij een lening van 22,5 miljoen euro van de Europese Investeringsbank (EIB) werden de terreinen gesaneerd om er logistieke activiteiten te ontwikkelen die van de waterweg gebruikmaken.

Bovendien heeft het Brussels Gewest de kosten voor de omleiding van de Vilvoordselaan op zich genomen om het terrein met de kaaien en de waterweg te verbinden. Het probleem is echter dat bpost al heeft aangegeven dat het de waterweg niet zal gebruiken, wat toch een van de voorwaarden was voor de EIB-lening. Eerder zei u in de commissie dat er daarom naast bpost ook andere bedrijven moeten komen, die wel via de waterweg in- of uitvoeren. Aan de kade zou een strook van minimum 80 meter moeten komen voor volwaardige watergebonden activiteiten.

De activiteiten van bpost zullen heel wat bijkomend vrachtverkeer met zich meebrengen, met extra verkeer op de nu al overvolle Brusselse Ring tot gevolg, en overlast voor de inwoners van Neder-Over-Heembeek. Bpost wil dagelijks een honderdtal vrachtwagens het sorteercentrum laten in- en uitrijden, met vermoedelijk een extra verkeersstroom vanaf 16u in de richting van het sorteercentrum.

Daarnaast verlangt bpost een parkeerterrein met 500 parkeerplaatsen voor haar werknemers. Bpost is misschien wel een belangrijke werkgever, maar er werken momenteel maar weinig Brusselaars. Op termijn zouden er in totaal 1500 mensen werkzaam zijn. Die moeten allemaal op hun nieuwe werkplek geraken, waar nu amper in openbaar vervoer voorzien is.

Het fietsexpressnet langs het water is op sommige plaatsen nog niet voltooid. Bpost verwacht bovendien dat de overheid extra investeert in bus- of tramlijnen.

Het is nu al duidelijk dat de mobiliteitsimpact van een dergelijk sorteercentrum enorm zal zijn. De Vlaamse regering zou de komst van bpost zelfs als excuus kunnen aangrijpen om te pleiten voor de verbreding van de Brusselse Ring, waartegen de Brusselse regering, in casu minister-president

*quoi ressemblera-t-il ? S'agira-t-il d'un parking souterrain ou à ciel ouvert ? Qui paiera sa construction ? À combien est-elle estimée ? La société bpost s'attend-elle à ce que ses mille collaborateurs privés de place de parking ne viennent pas travailler en voiture ?*

*Des négociations ont-elles été entamées avec la STIB, De Lijn et la SNCB ? Quel est le calendrier pour améliorer la desserte du site ? Y aura-t-il des lignes de bus, de tram ou de train supplémentaires ou un système de navettes de bus sera-t-il mis en place ?*

*À combien les investissements en transports publics sont-ils estimés ? Qui les paiera ? Quelle est la différence avec la demande d'une navette de bus formulée par l'UZ Brussel ? Pourquoi l'un est-il possible et pas l'autre ?*

*Où habitent les 700 personnes qui travaillent actuellement au centre de tri d'Anderlecht et comment se rendent-elles au travail ? Comment se rendront-elles du jour au lendemain à Neder-Over-Heembeek ?*

*Qu'en est-il des entreprises qui souhaitent recourir à la voie d'eau ? Une bande d'eau moins 80m leur sera-t-elle réservée à partir du quai ? Un calendrier a-t-il été établi ?*

*L'accord conclu avec Katoennatie prévoit une utilisation croissante de la voie d'eau après la construction de l'infrastructure logistique. Elle devrait attendre 250.000 tonnes à partir de la quatrième année.*

Picqué, zich recent nog heeft uitgesproken.

Eerst moet dus grondig worden onderzocht wat de mogelijke mobiliteitsimpact op de Brusselse Ring en in het noorden van Brussel zal zijn. Ook in rekening te brengen zijn de milieu- en gezondheids-effecten door al dat extra verkeer, niet alleen voor de Brusselaars maar ook voor de inwoners van Vlaams-Brabant.

Hebt u al overleg gepleegd met de staatssecretaris van Mobiliteit om na te gaan in welke mate de komst van bpost op de Carcokesite te verzoenen is met het Brussels mobiliteitsbeleid, en meer bepaald de doelstellingen van het Iris 2-plan?

Bestaat er al enig cijferwerk of studiemateriaal over de impact van een mogelijke inplanting van een nieuw groot sorteercentrum op de Carcokesite op het vlak van extra vrachtwagenverkeer en andere bpost-voertuigen op de Brusselse Ring en van het woon-werkverkeer van de 1.500 bpost-werknemers? Wat is het eventuele resultaat van dat studiewerk? Overweegt de regering een uitvoerige studie over de mobiliteitsimpact vooraleer de onderhandelingen met bpost via de Haven voort te zetten?

Duidelijke afspraken zijn hoe dan ook nodig. Nog beter is om eerst de gevolgen van zo'n belangrijke beslissing na te gaan.

Waar zal de door bpost gevraagde parking van 500 parkeerplaatsen komen? Hoe zal de parking eruitzien? Gaat het om een ondergrondse of bovengrondse parking? Wie zal de parking bekostigen? Op welk bedrag is de parking geraamd? Verwacht bpost dat de duizend resterende werknemers niet met de auto naar het werk zullen komen?

Zijn er al onderhandelingen gestart met de MIVB, De Lijn en de NMBS om de site beter te ontsluiten via het openbaar vervoer? Wat is de timing? Over welke extra bus-, tram- of treinlijnen gaat het? Of zal er misschien een systeem van pendelbussen worden opgezet?

Hoeveel zullen de investeringen in bijkomend openbaar vervoer naar schatting kosten? Wie zal die investeringen betalen? Wat is het verschil met de vraag van het UZ Brussel in Jette om een pendelbus in te zetten? Waarom kan het ene wel en

het andere niet?

Waar wonen de huidige 700 werknemers van het sorteercentrum van bpost in Anderlecht en hoe verplaatsen ze zich van en naar hun werk? Welke oplossing zullen ze vinden als ze van de ene dag op de andere naar Neder-Over-Heembeek moeten?

Hoe zit het met de plaats voor bedrijven die wel gebruikmaken van de waterweg? Zal er inderdaad een strook van minimum 80 meter vanaf de kade gereserveerd worden voor volwaardige watergebonden activiteiten? Is daar een tijdsschema voor vastgelegd?

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

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

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Fin décembre 2011, le gouvernement a défini le cadre dans lequel le Port de Bruxelles peut poursuivre les négociations avec bpost et Katoennatie.*

*Bpost était censée préparer un plan de mobilité et s'engager à prévoir le transport collectif de son personnel afin de desservir le site. Ces conditions sont également liées à la délivrance d'un permis de bâtir et d'exploitation. Une première réunion a déjà eu lieu avec les administrations concernées et les discussions vont se poursuivre.*

*Le planning d'augmentation des fréquences (notamment des lignes 57 et 47) dépend de l'entrée en service du nouveau centre de tri. Cependant, la STIB a besoin d'un an de travail préparatoire, ce*

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De Brusselse regering heeft eind december 2011 het kader gecreëerd waarbinnen de Haven van Brussel de onderhandelingen met bpost en Katoennatie kan voortzetten. Een van de voorwaarden was dat bpost een mobiliteitsplan zou opmaken voor de bediening van de site en een engagement aangaat om gemeenschappelijk vervoer van en naar de site te verzekeren voor de personeelsleden.

Met dergelijke vereisten krijgt men trouwens ook te maken als men een bouwvergunning en een uitbatingsvergunning wil krijgen. Er vond al een eerste vergadering plaats met de betrokken administraties en de gesprekken zullen worden voortgezet. Het komt erop neer dat de personeelsleden die tijdens de kantooruren werken, zoveel mogelijk zullen worden aangespoord om

*qui nous amène à 2013. Quant à bpost, la société devra apporter son écot.*

*Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité aideront bpost à élaborer son plan de mobilité qui portera, entre autres, sur le covoiturage, le vélo et les aménagements y afférents.*

*Des navettes spéciales seront prévues entre la gare du Nord et le site de Carcroke pour le personnel travaillant en dehors des heures habituelles.*

*Le personnel de bpost vient pour 20% de Bruxelles, et sinon surtout du Hainaut et de Flandre orientale. Le déménagement impliquera pour les agents de se rendre désormais à la gare du Nord, plutôt qu'à la gare du Midi, afin d'y prendre un bus.*

*Une partie du parking de 500 places sera réservée aux camionnettes de bpost chargées de la distribution à Bruxelles et dans ses environs.*

*Bpost paiera le parking dont les modalités d'aménagement ne sont pas encore connues, si ce n'est qu'il ne s'agira pas d'un parking souterrain. Ne réduisons pas le volet mobilité aux simples déplacements domicile-travail des postiers : il faut aussi tenir compte de la distribution postale.*

*La nouvelle localisation du centre de tri, plus proche de la Flandre, tient dûment compte de la répartition géographique des volumes de courrier distribué.*

*Les camions de bpost ne roulant pas pendant les heures de bureau, le ring ne sera pas davantage surchargé pendant les heures de pointe. Par ailleurs, la société devra réaliser une étude d'incidences dans le cadre de sa demande de permis.*

*Tant le gouvernement que le Port de Bruxelles insistent sur l'importance d'avoir recours à la voie d'eau pour le transport de marchandises. L'espace dévolu aux activités portuaires sera ainsi utilisé au mieux.*

*Effectivement, plusieurs autres sites potentiels avaient été passés au crible, mais vu le calendrier serré, bpost n'a retenu que Carcroke comme option. Nous pouvons le déplorer, mais telle est la réalité.*

met het openbaar vervoer te komen.

Lijn 57 zal worden versterkt en er komt een extra stopplaats dichtbij het hoofdgebouw van bpost. Ook zullen we proberen de frequentie van lijn 47 te verhogen, die van het station van Vilvoorde komt.

De planning voor de verhoging van de frequentie is afhankelijk van de inwerkingtreding van het nieuwe sorteercentrum. De MIVB vraagt echter een jaar voorbereidingswerk, waardoor we de investering moeten plannen tegen 2013. Bpost wordt gevraagd een financiële bijdrage te leveren voor de frequentieverhoging.

Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel zullen bpost begeleiden bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan. Dat moet elementen omvatten als carpoolen, fietsen en de bijhorende voorzieningen.

Voor het personeel dat buiten de gewone werkuren werkt, komen er specifieke shuttles tussen het Noordstation en de Carcokesite, zoals dat vandaag al het geval is tussen het Zuidstation en de huidige site van bpost.

De huidige werknemers van bpost komen een beetje van overal. Een vijfde van het personeel komt uit Brussel en volgens bpost zijn ook de provincies Henegouwen en Oost-Vlaanderen sterk vertegenwoordigd in het personeelsbestand.

Voor het personeel zou de verhuizing van het sorteercentrum betekenen dat ze in plaats van naar het Zuidstation naar het Noordstation zouden moeten treinen, om van daaruit de bus te nemen.

De parking met 500 plaatsen zal niet uitsluitend door het personeel gebruikt worden. Een deel van de parking is namelijk bestemd voor de bestelwagens van bpost, die de distributie in en rond Brussel verzorgen.

De parking zal door bpost worden betaald. Het is nog niet bekend hoe de parking eruit zal zien, maar het is sowieso technisch gezien onmogelijk om hem ondergronds aan te leggen: de grondwatersanering van het Carcoketerrein zal nog enkele jaren in beslag nemen. Het mobiliteitsluik mag niet louter worden herleid tot het woon-werkverkeer van het personeel: ook met de distributie van de post gaat veel verkeer gepaard.

Ik wil erop wijzen dat de huidige locatie van bpost in Anderlecht al een belangrijke verkeersstroom teweegbrengt. Aangezien het grootste deel van de afzetmarkt van het bedrijf zich in Vlaanderen bevindt, zal de afgelegde afstand op de Ring kleiner worden als het nieuwe sorteercentrum in het noorden van Brussel gevestigd is. Dat is trouwens ook de reden waarom bpost per se op zoek was naar een terrein in die buurt.

De vrachtwagens van bpost rijden niet tijdens de normale kantooruren. Het vrachtverkeer van bpost zal de Ring bijgevolg niet extra beladen tijdens de spitsuren. Bpost zal trouwens naar aanleiding van zijn vergunningsaanvraag worden verzocht om een effectenstudie uit te voeren.

De Brusselse regering en de Haven van Brussel vinden het zeer belangrijk dat er in ruimte wordt voorzien voor de overslag van goederen naar de waterweg. De ruimte voor havenactiviteiten aan de waterweg zal zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Daarbij moeten we rekening houden met de nutsleidingen die langs het kanaal liggen.

Wat de zoektocht naar alternatieve sites betreft, bevestig ik dat er meerdere mogelijkheden de revue zijn gepasseerd. Ik verwijst onder meer naar de oude terreinen van de NAVO, die van Schaarbeek-Vorming, Josaphat enzovoort. De meeste terreinen hebben echter al een toekomstige bestemming of komen te laat vrij om aan de vraag van bpost te kunnen voldoen. Door de krappe timing van bpost bleef de Carcokesite als enige optie over. We kunnen dat betreuren, maar het is de realiteit.

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Bruxelles Mobilité n'est donc pas encore associé au dossier ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Il n'existe pas encore d'accord formel entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement qui devront traiter ce dossier ensemble.

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** La mobilité constitue un aspect essentiel de ce dossier. Vous nous dites qu'il n'y aura pas davantage de circulation sur le ring, mais le nombre d'agents va

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Heb ik het goed begrepen? Is Mobiel Brussel nog niet bij het dossier betrokken?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel zullen het dossier samen aanpakken, maar momenteel bestaat daarover nog geen formeel akkoord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Mobiliteit is een belangrijk aspect van dit dossier. U zegt dat het verkeer op de Ring niet zal wijzigen, omdat het personeel in plaats van naar het Zuidstation naar

*doubler, donc le nombre de déplacements aussi.*

*Je suis persuadée que la venue de bpost à Neder-Over-Heembeek entraînera un impact majeur sur le trafic, mais il revient à Bruxelles Mobilité d'en déterminer la mesure exacte. Le gouvernement ne peut-il pas réaliser une étude de mobilité de moindre ampleur avant de poursuivre les négociations avec cette société, sachant que la majorité des collaborateurs de bpost ne vient pas de la Région bruxelloise ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Si ce centre est si intéressant pour notre Région, c'est surtout en termes de perspectives d'emplois qui, nous l'espérons, seront principalement occupés par des Bruxellois.*

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).**- *Quoi qu'il en soit, il faut avant tout se préoccuper de la mobilité. La congestion automobile est déjà trop présente à Bruxelles et la STIB n'est pas dotée de moyens extensibles.*

*L'arrivée de ce centre aura des conséquences financières, il faut donc procéder avec vigilance.*

*- L'incident est clos.*

het Noordstation zal treinen. Naar mijn aanvoelen zal het verkeer op de Ring echter wel vermeerderen. Tenslotte wordt het sorteercentrum uitgebreid van 700 naar 1.500 personen. Dubbel zoveel mensen, dat betekent ook dubbel zoveel verplaatsingen.

Wat het vrachtwagenverkeer betreft, ga ik ervan uit dat de files rond 16 uur zullen beginnen, aangezien de verzendingen zich tegen dat tijdstip in het sorteercentrum moeten bevinden om ze de dag nadien bij de mensen te doen aankomen.

Volgens mij zal de komst van bpost in Neder-Over-Heembeek dus wel degelijk een impact hebben op het verkeer, maar Mobiel Brussel moet dat grondig bekijferen. Kan de regering, voor ze haar onderhandelingen met bpost voortzet, niet eerst een kleine mobiliteitsstudie laten uitvoeren om de impact op het verkeer te analyseren?

Op dit ogenblik komt vier vijfde van de werknemers van buiten Brussel. Bovendien zal wellicht ook een groot deel van de 800 extra werknemers niet uit Brussel komen.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Een van de redenen waarom een dergelijk sorteercentrum in Brussel interessant is, is net dat het uitzicht biedt op werkgelegenheid. De regering hoopt dat een flink deel van de banen naar Brusselaars zal gaan.

**Mevrouw Annemie Maes.**- In elk geval blijft het nuttig dat Mobiel Brussel de impact op de mobiliteit onderzoekt voor u verdere stappen zet. Het is niet de bedoeling om een bijkomend verkeersinfarct te creëren of de MIVB met problemen op te zadelen. De MIVB heeft voor haar huidige beleid immers al moeite om de nodige middelen te vinden.

De komst van het sorteercentrum zal financiële gevolgen hebben. Ik ben er niet tegen gekant, maar u moet alle stappen in de juiste volgorde zetten. Als uit de studie zou blijken dat de impact op de mobiliteit te verwaarlozen is, dan zou dat alleen maar positief zijn.

*- Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATION DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "l'état des routes régionales en  
2011 et en 2012".

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

**M. Emin Özkarra.-** Nous avons pu lire dans la presse du 15 février 2012 que les Bruxellois n'hésitent plus à prévenir Bruxelles Mobilité de l'état des routes régionales.

En effet, en 2011, Bruxelles Mobilité aurait enregistré 445 plaintes relatives aux routes régionales : dégradations, nids-de-poule, etc. Ces plaintes sont communiquées par téléphone ou par mail par des Bruxellois qui empruntent ces routes. En 2012, 7 millions d'euros sont budgétisés afin d'entretenir toutes les voiries régionales. En 2011, ce budget a été de 6 millions d'euros et en 2010, de 9 millions d'euros, étant donné que l'hiver avait été plus rigoureux.

Le budget de 2012 représente les entretiens linéaires (4 millions d'euros), qui englobent les dépenses pour le réasphaltage de toutes les routes régionales en mauvais état, et les entretiens ponctuels (3 millions d'euros), qui concernent les trous rebouchés dans l'urgence pour éviter tout risque d'accident. Le gel et dégel rapide de ce début de mois de février ont dû sérieusement abîmer les routes régionales. Avez-vous un bilan chiffré et cartographié des routes les plus endommagées ? Est-ce que toutes les routes abîmées sont dorénavant réparées ? Est-ce que les fonds budgétisés ont été suffisants ?

En ce qui concerne le bilan 2011, est-ce que le mauvais état des routes régionales a été la cause, malheureuse, d'accidents mortels ou graves ? Je pense notamment aux motards qui doivent, quotidiennement, être attentifs aux nids-de-poule et crevasses sur nos routes régionales. Combien de plaintes concernent des dégradations de véhicules ? Quel en est le coût pour la Région ?

## INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de staat van de gewestwegen in 2011 en in 2012".

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

**De heer Emin Özkarra (in het Frans).-** Op 15 februari 2012 meldde de pers dat de Brusselaars niet aarzelen om Mobiel Brussel op de hoogte te brengen van de staat van de gewestwegen.

In 2011 noteerde Mobiel Brussel 445 klachten over gewestwegen. Voor 2012 werd er 7 miljoen euro voor wegenonderhoud in de begroting opgenomen. In 2011 was dat 6 miljoen euro en in 2010 9 miljoen euro (wgens de strengere winter).

In de begroting van 2012 zijn structurele maatregelen voorzien (4 miljoen euro), zoals een nieuwe asfaltlaag voor alle gewestwegen die in slechte staat zijn, evenals dringende maatregelen (3 miljoen euro), zoals het opvullen van gaten om ongevallen te voorkomen.

Door de strenge vorst begin februari en het warme weer dat daar onmiddellijk op volgde, ondervonden de gewestwegen ernstige schade. Werd de ergste schade in kaart gebracht? Zijn alle wegen al hersteld? Volstonden de begrote middelen?

Leidden gevallen van schade aan het wegdek in 2011 tot ongevallen met doden of zwaargewonden? Ik denk daarbij vooral aan motorrijders, die alert moeten zijn voor gaten in de weg.

Hoeveel klachten gaan over schade aan voertuigen? Wat kost dat het gewest?

Welke informatie vraagt Mobiel Brussel wanneer er via telefoon een klacht binnengaat? Hoeveel klachten kunnen worden gerangschikt per groep weggebruikers (motorrijders, autobestuurders, fietsers en voetgangers)? Hoe evolueerde dit alles de voorbije vijf jaar?

Enfin, au niveau des opérateurs téléphoniques de Bruxelles Mobilité et de l'analyse des mails reçus, quelles sont les informations qui sont demandées aux plaignants ? Quel est le pourcentage de plaintes en fonction de l'utilisation des routes : motards, automobilistes, cyclistes et piétons ? Quelles sont les évolutions depuis les cinq dernières années ?

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En préambule, je souhaiterais apporter quelques précisions sur les types de contrat d'entretien.

Les entretiens linéaires (4 millions d'euros en 2012) visent les campagnes d'asphaltage ; les entretiens ponctuels (3 millions d'euros en 2012) concernent non seulement les réparations de nids-de-poule, mais également les autres désordres aux voiries dus aux taques d'égouts, avaloirs, affaissements de tranchées ou effondrements à la suite de cavités.

J'en viens à l'état des revêtements et aux dégâts hivernaux.

Nous connaissons bien le lien direct entre rigueur hivernale et dégradations des revêtements hydrocarbonés. Durant l'hiver 2011, nous avons connu une succession record d'une dizaine de cycles de gel-dégel nécessitant, à chaque fois, des épandages. Ces derniers, nous le savons, génèrent des dégradations spectaculaires des revêtements anciens et usés. Heureusement, l'hiver 2012 a été relativement clément, en termes de dégâts aux voiries, pour la simple raison que nous n'avons connu qu'une seule période continue de gel prolongé de quinze jours.

Toutes les routes abîmées n'ont évidemment pas été réparées. Par contre, tous les nids-de-poule sont, en règle générale, traités rapidement et régulièrement au fur et à mesure des plaintes. Aujourd'hui, le réseau est globalement sous contrôle et réparé. Toutes les dépenses régionales sont, à ce stade des interventions, couvertes par le budget prévu.

Quant à la qualité des revêtements, j'attire votre attention sur l'existence de deux réseaux bien distincts en termes de gestion. À ce propos,

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik zal eerst de verschillende onderhoudscontracten toelichten.*

*Met het systematische onderhoud van de wegen (waarvoor in 2012 4 miljoen euro wordt uitgetrokken) wordt de vernieuwing van de hele asfaltlaag bedoeld. Het plaatselijke onderhoud (goed voor 3 miljoen euro in 2012) betreft de herstelling van gaten in de weg en dergelijke.*

*Het is algemeen bekend dat de vrieskou schadelijke gevolgen heeft voor asfalt. Tijdens de winter van 2011 bevroor het wegdek zeer vaak, waardoor er telkens moet worden gestrooid. Oudere asfaltlagen worden ernstig beschadigd als ze telkens weer bevriezen en ontdooiën. Gelukkig was de afgelopen winter vrij mild. De wegen liepen weinig schade op omdat het slechts één keer ongeveer twee weken lang onafgebroken heeft gevroren.*

*Uiteraard zijn nog niet alle beschadigde wegen hersteld. Gaten in het wegdek worden in de regel wel snel aangepakt. Globaal gezien is het wegdek weer in goede staat. Alle uitgaven worden gefinancierd met de in de begroting ingeschreven middelen.*

*U had het over de kwaliteit van het wegdek. Vergeet u niet dat gemeentewegen en gewestwegen niet door dezelfde instanties worden beheerd. Touring erkent dat de Brusselse gewestwegen in goede staat verkeren, maar is een stuk minder tevreden over de gemeentewegen.*

*Ik heb dubbel zoveel geld uitgetrokken voor de vernieuwing van de oudste asfaltlagen als voor de overige wegen. Het bedrag is gestegen van 1,81 miljoen euro in de initiële begroting van 2010*

Touring Secours reconnaît à la Région un réseau de voiries principales en bon état, bien meilleur que le réseau de voiries secondaires des communes. Pour une fois, Touring Secours nous fait le plaisir de nous accorder une bonne note...

En ce qui concerne les budgets consacrés à l'entretien des revêtements, j'ai consenti un effort considérable en forçant le doublement du montant des travaux réalisés pour les asphaltages linéaires des voiries régionales les plus anciennes : de 1,81 million d'euros initialement prévus en 2010, il est passé à 6,4 millions à l'ajustement 2010, et à 6 millions en 2011. En 2012, cet effort a été ramené à 4 millions sur la base d'un hiver moyen.

Bruxelles Mobilité a établi début 2011 un bilan cartographié des revêtements les plus dégradés en cours d'actualisation (à finaliser pour mai 2012). Entretemps, la Direction gestion et entretien a déjà établi un programme prévisionnel tenant compte de nouvelles priorités d'asphaltage à répartir sur 2012 et 2013. Nous ferons un nouveau bilan lors de la remise de l'inventaire actualisé en juin 2012. En fonction de ce bilan, les budgets pour 2013 seront éventuellement adaptés.

Pour aborder la question du bilan des accidents de roulage, nous n'avons, à ce jour, pas connaissance d'accidents mortels pour l'année 2011 pour l'ensemble des dossiers concernant des accidents dus à l'état de nos voiries et/ou pour lesquels la Région aurait une responsabilité.

Nous avons quelques accidents graves entraînant des coûts importants (approximativement 100.000 euros) pour la Région concernant des piétons et des vélos. Pour les véhicules motorisés, nous avons des interventions, mais d'une moindre importance financière (entre 200 et 5.000 euros). 228 plaintes pour des véhicules motorisés ont été introduites en demande d'indemnisation - notons que la Région est son propre assureur - dont 31 ont déjà été indemnisés et 12 le seront sur l'exercice budgétaire 2012.

Le travail de gestion de ce type de dossiers est assuré par un agent temps plein et un agent à 30% de son temps de travail traitant l'aspect juridique des dossiers. Les frais judiciaires pour les affaires 2011 ne sont pas encore communicables, puisque les citations au tribunal ne nous sont pas encore toutes parvenues. Les affaires à régler sur le budget

*tot 6,4 miljoen euro in de aangepaste begroting van dat jaar. In de begroting van 2011 werd 6 miljoen euro uitgetrokken. Omdat de laatste winter mild was, is er voor 2012 slechts 4 miljoen euro begroot.*

*Mobiel Brussel maakte begin 2011 een overzicht van de wegen die het ernstigst waren beschadigd. Dat overzicht wordt bijgewerkt tegen mei 2012. Inmiddels werd al een voorlopige planning opgesteld, rekening houdende met de wegen die in 2012 en 2013 een nieuwe asfaltlaag moeten krijgen. In juni 2012 zullen we een stand van zaken maken. Op basis daarvan kunnen we eventueel de middelen voor 2013 aanpassen.*

*Voor zover we weten, waren er in 2011 geen ongevallen met dodelijke slachtoffers te betreuren ten gevolge van de slechte staat van het wegdek of waarvoor het Brussels Gewest aansprakelijk zou zijn.*

*Er deden zich wel een aantal ongevallen voor waar voetgangers en fietsers ernstige verwondingen opliepen, en waarvoor het Brussels Gewest ongeveer 100.000 euro moest betalen. Het Brussels Gewest moest ook in de buidel tasten voor een aantal ongevallen met motorvoertuigen, maar die bedragen bleven beperkt (200 à 5.000 euro).*

*Er werden 228 eisen tot de vergoeding van schade aan motorvoertuigen ingediend. Daarvan werden er 31 ingewilligd, er zullen er nog 12 volgen in het begrotingsjaar 2012. De dossiers worden behandeld door een voltijdse ambtenaar en een tweede ambtenaar die 30% van zijn arbeidsuren aan de juridische aspecten besteedt.*

*Ik kan de gerechtskosten voor de zaken van 2011 nog niet meedelen, omdat we de dagvaardingen voor de rechtbank nog niet hebben ontvangen. De schadevergoedingen die we met de begrotingsmiddelen van 2012 moeten financieren, betreffen ongevallen van eerdere jaren. Of we schadevergoeding betalen, is altijd afhankelijk van het vonnis van de rechter.*

*Onze gesprekspartners voor het afhandelen van klachten inzake verkeersongevallen zijn vaak verzekерingsmaatschappijen die hun schade-dossiers rechtstreeks indienen bij de bevoegde dienst van Mobiel Brussel. Zulke klachten worden dus niet afgehandeld per telefoon of e-mail.*

2012 concernent des accidents des années antérieures et la Région indemnise ou non sur la base du jugement rendu.

Les interlocuteurs des plaintes portant sur des affaires (accidents) sont souvent des compagnies d'assurance qui introduisent directement les documents par la Cellule législation et contentieux de la Direction appui administratif de Bruxelles Mobilité pour un traitement optimal, et ne sont donc pas comptabilisés par les opérateurs téléphoniques ou via les mails.

Nous possédons des données provenant de la Cellule dégâts au tiers pour l'année 2011. Il y eut ainsi 258 dossiers introduits et instruits. On comptabilise également des paiements pour 88.762,30 euros. Par ailleurs, certains dossiers vont être payés sur l'exercice budgétaire 2012.

En ce qui concerne le bilan des plaintes à présent : les contacts pris avec les opérateurs de la ligne numéro vert de Bruxelles Mobilité concernent à la fois des demandes d'information et des plaintes. Pour ce qui est des demandes d'information, elles sont très diverses : demandes de publications, d'informations générales ou encore d'informations spécifiques.

Pour ce qui est des plaintes en tant que telles, elles concernent surtout les taxis, l'état des routes et les chantiers. Les informations demandées au plaignant sont les suivantes : nom, prénom, adresse, mail, numéro de téléphone, langue, sexe, moyen de contact, nature de la plainte, détail de la plainte, classification de la personne (riverain, entreprise...), location précise (voirie régionale...), etc.

On enregistre souvent le mode de transport de l'usager, mais pas toujours. Par exemple, pour une plainte de riverain sur l'éclairage, le mode de transport n'est pas significatif.

Ayant changé de logiciel d'encodage il y a un an et demi, nous ne pouvons réaliser de statistiques sur 5 ans. Voici donc uniquement les statistiques pour l'année dernière.

Quelque 22% du total des plaintes concernaient, en 2011, l'état des voiries. Par ailleurs, le nombre total d'entrées aussi bien par téléphone que par mail s'élevait à 1.891. C'est relativement peu par rapport aux années précédentes, car 2011 fut une année

*We hebben gegevens verkregen van de cel Schade aan derden. In 2011 werden er 258 dossiers ingediend en behandeld. Reeds 88.762,30 euro werd uitbetaald. Sommige dossiers zullen betaald worden tijdens het begrotingsjaar 2012.*

*Het groene nummer van Mobiel Brussel wordt zowel gebruikt voor klachten als voor inlichtingen.*

*De klachten hebben vooral betrekking op de taxi's, de staat van de wegen en de werven. In het geval van een klacht worden gegevens genoteerd zoals naam, voornaam, adres, telefoonnummer, taal, geslacht enzovoort. Vaak wordt de vervoerswijze geregistreerd, maar niet altijd. Bij een klacht over verlichting is dat bijvoorbeeld niet relevant.*

*Aangezien de software voor de registratie slechts anderhalf jaar geleden werd gewijzigd, kunnen we geen statistieken maken voor de afgelopen vijf jaar. Wel kan ik u de statistieken van vorig jaar meegeven. In 2011 had zo'n 22% van de klachten betrekking op de openbare weg. In totaal werden 1.891 klachten (telefonisch en via mail) geregistreerd. Dat is relatief weinig ten opzichte van andere jaren, maar 2011 was ook een jaar met weinig wegenwerken.*

*Van die klachten was 22,7% afkomstig van voetgangers, 9,5% van fietsers, 16,8% van mensen die het openbaar vervoer gebruiken, 40% van mensen met een eigen auto en 11% van taxicebruikers.*

*Indien u dat wenst, kan ik u gedetailleerde informatie bezorgen over de kosten voor onderhoud aan de openbare weg en directe omgeving (fonteinen, kunstwerken, boomverzorging enzovoort).*

relativement calme en termes de chantiers. Voilà sans doute pourquoi il y eut aussi peu de plaintes sur l'état des voiries.

En ce qui concerne le mode de transport du plaignant en regard de la plainte, il y eut, toujours pour l'année 2011, 22,7% de piétons, 9,5% de cyclistes, 16,8% de personnes en transport public, 40% en transport privé et 11% en taxis.

Voilà les données dont je dispose. Des annexes détaillées peuvent aussi vous être transmises, notamment sur les dépenses liées à l'entretien normal des routes et de leurs abords, à tout ce que l'on a réalisé au niveau des infrastructures pour fontaines, des entretiens d'ouvrages d'art, des soins aux arbres, etc.

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

**M. Emin Özkara.-** J'ai une suggestion à vous faire, Mme la ministre : ne serait-il pas utile de communiquer, via une nouvelle campagne d'affichage par exemple, un numéro de téléphone que les personnes lésées pourraient à l'avenir contacter ? En effet, tout le monde ne sait pas qu'il faut appeler Bruxelles Mobilité.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Vous dites que le numéro vert n'est pas assez connu. Or, on a encore attiré l'attention sur ce dernier lorsqu'on a parlé, dans le programme ICT, du projet "Fix my street", que nous évoquerons tout à l'heure. Pour le moment, aucune campagne de communication supplémentaire n'est prévue, mais on pourrait l'envisager.

Quoi qu'il en soit, ce numéro vert est mentionné dans toutes les publications éditées par Bruxelles Mobilité. De même, quand des toutes-boîtes sont distribuées à la population, ils le mentionnent systématiquement.

J'étudierai néanmoins comment donner une meilleure réponse à votre demande.

- *L'incident est clos.*

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

**De heer Emin Özkara (in het Frans).-** Misschien moet er een nieuwe informatiecampagne komen om het telefoonnummer te promoten dat weggebruikers kunnen gebruiken voor het melden van klachten aan Mobiel Brussel?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** U beweert dat het groene nummer niet bekend is. We hebben het nummer nochtans de nodige aandacht gegeven ter gelegenheid van het programma Fix my street. Er zijn geen plannen voor een nieuwe communicatiecampagne, maar we kunnen dat overwegen.

*Het groene nummer wordt in elk geval systematisch vermeld in de publicaties van Mobiel Brussel en in huis-aan-huisreclame.*

*Ik zal nagaan of we nog beter aan uw bekommering kunnen tegemoetkomen.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI**

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

concernant "le piétonnier de la chaussée de Louvain entre les places Madou et Saint-Josse".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,**

concernant "le projet d'un semi-piétonnier sur la chaussée de Louvain".

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

**M. Aziz Albishari.**- Mme la ministre, comme vous l'avez vu, il s'agit d'une question orale qui a été transformée en interpellation pour être jointe à l'interpellation de Mme de Groote. J'en ai profité pour ajouter quelques éléments au texte initial que vous aviez reçu.

Il y a un an était annoncée la mise en piétonnier partiel du début de la chaussée de Louvain dans le cadre du projet de développement commercial du quartier situé entre la place Madou et la place Saint-Josse. Les travaux de rénovation des égouts, planifiés à l'époque et en voie d'achèvement aujourd'hui, devaient être l'occasion, selon les dires de la commune, d'un test grandeur nature durant six mois. Ce test devait permettre de contrôler comment se passait l'évolution de la circulation automobile aux alentours, ainsi que la mise en semi-piétonnier de l'artère précitée.

L'idée en a séduit beaucoup, dont la commune de Saint-Josse, première concernée. C'est tout à son honneur, l'enjeu étant sensible en bordure de la Petite ceinture. Il s'agit là d'un précédent, après celui plus ancien de la mise à sens unique de la chaussée de Gand vers la Porte de Flandre sur le territoire de Molenbeek. Tout le monde pense à d'autres portes sur la Petite ceinture ou d'autres

**INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI**

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

betreffende "de voetgangerszone op de Leuvensesteenweg tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,**

betreffende "het project voor een semi-voetgangerszone op de Leuvensesteenweg".

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

**De heer Aziz Albishari** (*in het Frans*).- *Een jaar geleden werd aangekondigd dat het begin van de Leuvensesteenweg een gedeeltelijke voetgangerszone zou worden in het kader van de commerciële ontwikkeling van de wijk tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein. Naar aanleiding van de huidige renovatiewerken aan de riolen, zou de gemeente een zes maanden durende test organiseren rond de doorstroming van het autoverkeer in de buurt en de omschakeling van de verkeersader naar een gedeeltelijke voetgangerszone.*

*Het is een verleidelijk idee, zeker voor de gemeente Sint-Joost. Een voetgangerszone die zo dicht bij de Kleine Ring gelegen is, betekent een heus precedent, na de wijziging naar eenrichtingsverkeer van de Gentsesteenweg richting Vlaamsepoort op het grondgebied van Molenbeek.*

*Een maand geleden liet de burgemeester van Sint-Joost echter weten dat de testfase geen zes maanden maar slechts twee weken zou duren, omdat er vertraging zat op de rioleringswerken. Volgens hem zouden twee weken volstaan om een duidelijk beeld te krijgen en te beslissen of het project al dan niet kan doorgaan.*

*Welke aspecten van de rioleringswerken zouden de*

artères donnant sur cet axe bruxellois important.

Toutefois, il y a un mois environ, le bourgmestre de Saint-Josse déclarait que cette phase de test ne durerait plus qu'une quinzaine de jours, les travaux de réfection des égouts ayant pris du retard, mais qu'elle permettrait néanmoins "d'y voir plus clair et le cas échéant, de passer à l'action, ou d'abandonner le projet".

Que s'est-il passé durant les mois de travaux de rénovation des égouts qui n'aurait pas permis cette fameuse "phase de test grandeur nature de six mois" initialement annoncée ? S'agissait-il d'un effet d'annonce un peu prématuré de la commune, étant donné l'impossibilité de circuler sur cette artère durant ces travaux de réfection ?

Une phase test de deux semaines, telle qu'annoncée, est-elle suffisante pour évaluer correctement l'impact de la mise en piétonnier partiel d'une artère de ce type, sachant que les riverains et les usagers, quels qu'ils soient et tout particulièrement les automobilistes, mettent souvent plusieurs semaines pour trouver leur repères et adapter leurs comportements face à un changement aussi radical ?

Quelle concertation y a-t-il eu entre Bruxelles Mobilité et la commune de Saint-Josse pour l'organisation et l'évaluation de ces tests ? Pourriez-vous nous dire, en termes de matériaux et de techniques utilisés, si les mesures prises tiendront compte dès la première ébauche du projet de la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR), sachant que, quand c'est bon pour elles, ça l'est pour tout le monde ?

**M. le président.-** La parole est à Mme de Groote pour son interpellation jointe.

**Mme Julie de Groote.-** Depuis plusieurs mois maintenant, la chaussée de Louvain entre la place Madou et la place Saint-Josse est fermée aux automobilistes pour des travaux d'égouttage qui devraient se terminer en mars. À la fin des travaux, tant la Région que la commune souhaitaient profiter de l'occasion pour tester l'idée d'un semi-piétonnier sur ce même segment.

La majorité communale, favorable à l'idée de ce piétonnier, propose aussi un passage de bus à ce niveau. Ce piétonnier serait donc utilisé par les

*test dwarsbomen? Was de gemeente niet te vroeg met de aankondiging van het proefproject?*

*Volstaat een testfase van twee weken om de impact van een gedeeltelijke voetgangerszone correct in te schatten, wetende dat omwonenden en gebruikers vaak weken nodig hebben om hun gewoonten aan te passen aan zo'n radicale wijziging?*

*Vond er overleg plaats tussen Mobiel Brussel en de gemeente Sint-Joost over de organisatie en evaluatie van de test? Wordt er in de testfase al rekening gehouden met personen met een beperkte mobiliteit?*

**De voorzitter.-** Mevrouw de Groote heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).-** *De Leuvensesteenweg is al maanden afgesloten tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein voor rioleringswerken die in maart klaar moesten zijn. Daarna planden het gewest en de gemeente een test voor de invoering van een gedeeltelijke voetgangerszone.*

*Het schepencollege is voorstander van een dergelijke voetgangerszone en wil er ook een busstrook aanleggen, zodat de zone door voetgangers, fietsers en openbaar vervoer kan*

transports en commun, les cyclistes et les piétons. Des aménagements sont aussi prévus à hauteur de la place Saint-Josse. Pour beaucoup, l'idée semble plutôt séduisante. Ce quartier se trouve à l'intersection de trois zones différentes, à savoir les quartiers "populaire", "européen" et "Congrès". Cette démarche pourrait constituer une revitalisation du quartier et redéfinition de l'espace public.

La Région a chargé Atrium d'élaborer des schémas prospectifs de ce quartier commerçant. Les études menées par Atrium sur ce semi-piétonnier nous montrent les avantages et les inconvénients du projet. Il en ressort que les forces ( métro, commerces de proximité mixtes) et les opportunités (mutation positive du sud du quartier, rayonnement extra-régional, rénovation de la galerie commerçante de la station du métro Madou) sont très nombreuses. Les conclusions d'Atrium étaient donc dans l'ensemble plutôt positives.

Pourriez-vous nous détailler un peu plus le projet en nous donnant quelques chiffres concrets sur les avantages commerciaux de cette configuration et sur les impacts réels pour le quartier en termes de mobilité ?

Quelles sont les échéances prévues ? Il y a d'abord eu les travaux d'égouttage, puis le projet de semi-piétonnier. Vous parlez d'une phase de test, mais tout est un peu flou. Pourriez-vous dès lors clarifier ces différentes phases et leurs échéances respectives ?

Des réunions de concertation ont-elles déjà eu lieu avec les riverains ?

Ne perdons pas de vue que la chaussée de Louvain reste une pénétrante par laquelle un flot de navetteurs traverse matin et soir le quartier commerçant. Pourriez-vous dès lors nous dire comment la congestion automobile, qui est le principal problème du quartier, a été gérée durant la période des travaux ?

Si les travaux n'ont pas occasionné un réel problème de circulation, ce serait déjà un signe très positif quant à la faisabilité d'une zone semi-piétonne à cet endroit.

*worden gebruikt. Er zijn ook aanpassingen aan het Sint-Joostplein gepland. Velen vinden dat een goed idee in een wijk die tussen een volkswijk, de Europese wijk en de Congreswijk in ligt. Het project kan de wijk nieuw leven inblazen en de openbare ruimte een nieuwe bestemming geven.*

*Het gewest droeg Atrium op om prospectieve schema's van de handelswijk op te stellen. Uit de studies van Atrium blijken de voor- en nadelen van het project. Er zijn veel sterke punten en de conclusies van Atrium waren dan ook eerder positief.*

*Kunnen we cijfers krijgen over de commerciële voordelen van het project en de werkelijke impact ervan op de mobiliteit in de wijk? Welke deadlines gelden voor de rioleringswerken, de testfase en het project zelf? Vond er al overleg plaats met de buurtbewoners?*

*De Leuvensesteenweg is voor veel pendelaars een invalsweg. Hoe werd het fileprobleem tijdens de werken aangepakt? Als het zo is dat de werken geen grote verkeershinder veroorzaakten, dan wijst dat op de haalbaarheid van een gedeeltelijke voetgangerszone op die plaats.*

*Discussion conjointe*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Tout le monde sait que Vivaqua devait procéder à des travaux de rénovation des égouts dans l'axe de la chaussée de Louvain. Pendant les mois au cours desquels ces travaux seront réalisés, toute circulation a dû être déviée, les interventions de Vivaqua ne permettant pas le maintien de la circulation, même celle des bus.

Le test s'est révélé positif. Toutefois, les interventions nécessaires pour dévier la circulation ont été réalisées par Bruxelles Mobilité. Elles ont pris du temps, car il a fallu aménager un rond-point à hauteur de la place Madou avant que les travaux ne puissent véritablement commencer.

Le vrai test que vous évoquez aura, quant à lui, lieu en deux phases : une première phase à partir de la fin des travaux de Vivaqua et une deuxième phase à partir de la réalisation d'autres mesures de circulation pour garantir la sécurité.

Pendant la première phase, l'espace public pourra être utilisé par les piétons, les cyclistes et les riverains. La zone sera dégagée du chantier et des interventions et manifestations montreront le potentiel du nouvel espace public que l'on souhaite créer. Il n'y aura pas de transport public qui pourra traverser cette partie de la chaussée de Louvain.

Pendant la seconde phase, les bus de la STIB et de De Lijn circuleront également dans la zone, devenue piétonne, mais dans un seul sens (vers la place St-Josse). Cette phase démarrera dès que les conditions sur le terrain le permettront (sécurité des piétons, mobilité des bus) et sera déterminée en étroite concertation avec les services communaux, régionaux et de la zone de police.

Cependant, cette phase ne démarrera pas directement après les travaux de Vivaqua. Il faut en effet permettre aux bus de De Lijn qui passent par la chaussée de Louvain de le faire en toute sécurité. Cette phase test durera au moins trois mois, pour évaluer comment se passe la cohabitation entre le

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Vivaqua moet rioleringswerken verrichten op de Leuvensesteenweg. Verkeer was tijdens die werken niet mogelijk, zelfs geen busverkeer.

*Het resultaat bleek positief. Mobiel Brussel organiseerde omleggingen. Daar was tijd voor nodig, want er moest ter hoogte van Madou een rotonde worden aangelegd voordat de werken echt konden beginnen.*

*De echte test waar u het over heeft, zal in twee fasen verlopen: een eerste zodra de werken van Vivaqua afgelopen zijn, een tweede zodra een aantal andere verkeersmaatregelen ter bevordering van de veiligheid afgerond zijn.*

*Tijdens de eerste fase kan de openbare ruimte worden gebruikt door voetgangers, fietsers en omwonenden. De voetgangerszone zal losstaan van de werf en via evenementen zal duidelijk worden welk potentieel de vernieuwde openbare ruimte zal hebben. Het openbaar vervoer zal niet langs dat deel van de Leuvensesteenweg kunnen rijden.*

*Tijdens de tweede fase zullen bussen van de MIVB en De Lijn wel door de voetgangerszone rijden, maar enkel in de richting van het Sint-Joostplein. De tweede fase start zodra de situatie het toelaat en wordt georganiseerd in nauw overleg met de gemeente, het gewest en de politie.*

*Ze start niet meteen na de werken van Vivaqua. De bussen van De Lijn moeten veilig over de Leuvensesteenweg kunnen. De test zal minstens drie maanden duren, zodat we het gemeenschappelijk gebruik door voetgangers en openbaar vervoer zullen kunnen evalueren.*

*De volgende deadlines werden vooropgesteld:*

*- eind maart of begin april rondt Vivaqua zijn werken af en wordt de voorlopige voetgangerszone aangelegd;*

piétonnier et les transports en commun.

Les échéances prévues sont les suivantes :

- fin mars-début avril, fin des travaux de Vivaqua et début de la mise en piétonnier provisoire ;
- début avril, introduction de la demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement ;
- début avril-fin 2012, procédure de permis d'urbanisme avec enquête publique et phases test, la phase test avec bus débutant à partir de septembre ou octobre - ;
- début 2013, début des travaux de réaménagement.

La collaboration entre la commune et Bruxelles Mobilité est très bonne. J'ai moi-même participé à plusieurs réunions.

Des réunions d'information avec la population ont également eu lieu dans le cadre de l'élaboration du PPAS Scailquin/Madou. Pendant ces réunions, les intentions et les lignes directrices ont été communiquées au public. D'autres réunions d'information sont bien sûr prévues dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande de permis d'urbanisme.

Je pense avoir fait le tour des réponses que j'avais à vous donner. Veuillez m'excuser, mais je travaille avec un nouveau collaborateur qui m'a fourni les mêmes réponses pour M. Albishari et pour Mme de Groote. Ce n'était pas mon intention de départ. Il apprendra à mieux insérer les réponses dans le texte.

Je suis bien entendu disponible à vous répondre sur tout élément que j'aurais oublié de mentionner.

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

**M. Aziz Albishari.-** Je vous remercie pour vos éclaircissements sur ces phases de test très sérieuses. Elles sont dues à la nécessité sur le terrain d'aménagements qui empêchent de faire autrement. Trois mois de tests et pas en période de vacances scolaires, c'est important.

Nous allons attendre les démarches ultérieures, comme la demande de permis d'urbanisme. Là, je vous demanderai de prendre en considération la

- begin april wordt de stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting ingediend;
- van begin april tot eind 2012 loopt de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning, met openbaar onderzoek en testfases (de fase met de bussen start in september of oktober);
- begin 2013 beginnen de herinrichtingswerken.

*De samenwerking tussen de gemeente en Mobiel Brussel verloopt goed. Er werden informatievergaderingen georganiseerd voor de omwonenden, waar de grote lijnen van het project werden uiteengezet. In het kader van het openbaar onderzoek zullen er nog informatievergaderingen volgen.*

*Dat zijn alle antwoorden die ik u kan geven. Mijn nieuwe medewerker bezorgde mij dezelfde antwoorden voor mijnheer Albishari en mevrouw de Groote. Excuseert u mij, dat was niet mijn bedoeling. Als u nog vragen hebt, ben ik bereid die te beantwoorden.*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Het is goed om weten dat het gaat om een test van drie maanden buiten de schoolvakanties.*

*We wachten de volgende stappen af. Ik hoop dat u gehoor zult geven aan mijn pleidooi voor het vergroten van de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit en andere gebruikers.*

plaide que j'ai faite sur les matériaux et les techniques facilitant l'accès des PMR et des autres usagers.

**M. le président.-** La parole est à Mme de Groote.

**Mme Julie de Groote.-** Nous sommes en présence d'un bel exemple d'opportunité saisie. En effet, au départ des travaux d'égouttage de Vivaqua, c'est tout un quartier qui pourrait voir son espace public modifié. Une véritable collaboration a été mise en place entre la commune, les services de mobilité et d'autres.

Face à de gros chantiers, nous avons été proactifs en saisissant l'occasion de repenser l'espace concerné. Il semble que les déviations n'aient pas posé de problème majeur. J'y vois une excellente initiative.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** À l'initiative de la commune, nous profiterons de la saison d'été pour organiser sur la zone déjà piétonne des événements intéressants, des animations, des expositions artistiques temporaires. L'objectif est de convaincre les riverains des bienfaits de ce projet.

- *Les incidents sont clos.*

**De voorzitter.-** Mevrouw de Groote heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).-** *Dit is een mooi voorbeeld van een kans die we goed benut hebben. De werken van Vivaqua werden aangegrepen om de betrokken openbare ruimte te hertekenen. Blijkbaar veroorzaakten de omleidingen geen grote problemen. Het is met andere woorden een uitstekend initiatief.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Op aansturen van de gemeente organiseren we in de zomer interessante evenementen in de voetgangerszone, met als doel de omwonenden te overtuigen van de voordelen van het project.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

## INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "l'élaboration du cadre juridique légal réglant le secteur du carsharing en Région bruxelloise".

## INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de opstelling van het wettelijk juridisch kader voor de sector van het autodelen in het Brussels Gewest".

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

**M. Hervé Doyen.**- Le système de voitures partagées a vu le jour en Belgique en 2002 et sur le territoire bruxellois en mai 2003. La Région bruxelloise avait alors, au travers d'une convention d'une durée de 3 ans et d'une première subvention de 125.000 euros, confié à la STIB le soin d'installer et de développer le système. Cette dernière avait alors constitué la filiale Optimobil Bruxelles (dont le nom commercial est Cambio Bruxelles) en partenariat avec Taxistop et Cambio Allemagne.

Le succès ne s'est pas fait attendre et, très vite, grâce à une nouvelle subvention de 150.000 euros ainsi qu'un soutien aux frais de campagnes publicitaires, le réseau s'est agrandi, passant de 4 à 14 stations en 2005 pour s'étendre progressivement à 78 stations et plus de 200 emplacements en 2012.

Jusqu'à ce jour, cette société de carsharing à la croissance étonnante, privée mais constituée d'actionnaires parapublics, détient un monopole de fait. Une convention entre Cambio et la Région bruxelloise règle tout ce qui concerne l'octroi des autorisations en voiries régionales. Une convention similaire avec les communes organise les installations sur les voiries communales.

Mais aujourd'hui, et nous avons déjà eu l'occasion d'en débattre au sein de ce parlement, de nouvelles sociétés ont déjà un pied dans le marché bruxellois ou pourraient l'intégrer. L'une d'elles, Zen Car, société privée de voitures électriques partagées lancée l'année dernière, bénéficie du soutien de la Société régionale d'investissement de Bruxelle (SRIB), qui lui a octroyé un prêt de 250.000 euros pour son développement.

La Région, elle, afin d'assurer une concurrence loyale en évitant de soutenir une seule entreprise privée, a signé une convention de trois ans (un contrat de concession domaniale) avec cette nouvelle société, convention dans laquelle elle s'engage entre autres à prévoir des emplacements sur les voiries régionales et à placer les panneaux de signalisation requis (il existe une convention tripartite similaire Région/commune/Zen Car pour les autorisations sur voiries communales). Parallèlement, elle n'accorde plus de subsides à Cambio.

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).**- Autodelen zag in België in 2002 het licht, in Brussel in mei 2003. Het Brussels Gewest sloot met de MIVB een overeenkomst voor drie jaar en kende een subsidie van 125.000 euro toe voor de ontwikkeling van het systeem. De MIVB richtte samen met Taxistop en Cambio Duitsland Optimobil Brussel op, beter bekend als Cambio Brussel.

Het succes was groot en dankzij een nieuwe subsidie van 150.000 euro en steun voor de reclamecampagnes kon het netwerk in 2005 worden uitgebreid van vier naar veertien standplaatsen. In 2012 telt het gewest 78 standplaatsen.

Voorlopig heeft Cambio het monopolie. Een overeenkomst met het Brussels Gewest regelt de toekenning van de machtingen en het gebruik van de gewestwegen. In een overeenkomst met de gemeenten is het gebruik van de gemeentewegen vastgelegd.

Nu begeven er zich echter nieuwe spelers op de Brusselse markt. Eén daarvan, Zen Cars, is een privébedrijf voor het delen van elektrische auto's dat vorig jaar van start ging. Zen Cars wordt gesteund door de Gewestelijke Investeringssmaatschappij voor Brussel (GIMB), die het bedrijf een lening van 250.000 euro toekende.

Het gewest wil geen concurrentievervalsing in de hand werken door slechts één privébedrijf te steunen en sloot met Zen Cars een contract voor een domeinconcessie van drie jaar, waarin het zich engageert om in de nodige parkeerplaatsen te voorzien aan gewestwegen en om signalisatie aan te brengen. Cambio krijgt geen subsidies meer.

De keuze om een tweede speler te ondersteunen via een domeinconcessie is wat vreemd in het licht van de federale bepalingen. Om de ontwikkeling van de sector te bevorderen, voorziet de federale wet van 7 januari 2007 in een gemeentelijke toelatingsprocedure voor autodelen.

Tot op vandaag is Brussel-Stad de enige gemeente die zo'n toelatingsprocedure heeft. Dat is momenteel nog beheersbaar voor Cambio en de overheid, maar de situatie zal heterogener worden naarmate elke gemeente haar eigen bepalingen begint in te voeren, zeker nu een bedrijf een

Ce choix de la Région de soutenir un deuxième opérateur via une concession domaniale, ceci sans avoir posé le cadre d'une régulation juridique du secteur du carsharing, est quelque peu étrange compte tenu des dispositions fédérales.

Je vous rappelle que, pour favoriser la croissance du secteur, la loi fédérale prescrit depuis le 7 janvier 2007 (arrêté ministériel concernant la carte communale de stationnement), un régime d'agrément des opérateurs de voitures partagées par le biais des administrations communales.

À ce jour, seule une commune - la commune de Bruxelles-Ville pour ne pas la citer - dispose d'une telle procédure d'agrément dans son règlement communal. Une situation encore gérable pour Cambio et les pouvoirs publics, mais qui risque cependant de devenir de plus en plus hétérogène à mesure que l'on voit pointer certains particularismes selon les communes.

Certaines d'entre elles ont d'ailleurs déjà entrepris de rendre le stationnement de Cambio gratuit sur leur territoire. On imagine dès lors la cacophonie que cela pourrait entraîner avec 19 procédures d'agrément divergentes.

D'autant plus qu'avec l'avènement d'un opérateur de carsharing fonctionnant à l'énergie électrique, c'est une composante supplémentaire qui entre en jeu et non des moindres... L'installation d'un réseau de recharge dans l'espace public est effectivement un gros morceau, qui nécessite une approche prudente, réfléchie et en concertation avec les différents acteurs.

L'exemple de Zen Car est assez critique sur ce point, puisque vous avez attribué des autorisations à cette société sans pour autant avoir posé le cadre préalable d'une régulation juridique du marché. Société qui, a fortiori, entend marchandiser l'électricité...

Comment sélectionner le fournisseur d'électricité ? Combien de bornes de recharge doivent être placées dans l'espace public et à quels endroits ? Les veulent accessibles pour les propriétaires de véhicules électriques ? Quelle finalité leur donner ?

Ces questions se posent avec autant plus d'acuité que plusieurs entreprises de carsharing pourraient développer un système concomitant de

activiteit start voor de verhuur van elektrische auto's.

Een netwerk van laadpunten moet worden gerealiseerd met de nodige omzichtigheid en in overleg met de verschillende spelers.

Zen Cars is een duidelijk voorbeeld. Het bedrijf kreeg toelating zonder dat er een juridisch kader was, terwijl het gaat om een bedrijf dat in feite elektriciteit verhandelt.

Hoe een elektriciteitsleverancier kiezen? Hoeveel laadpunten moeten er in de openbare ruimte komen en waar? Mogen ook eigenaars van elektrische wagens de laadpunten gebruiken?

Dat zijn pertinente vragen, want andere autodeelbedrijven kunnen een eigen laadsysteem ontwikkelen en installeren.

Door de sterke groei van de sector was er nood aan gewestelijke regelgeving. In juli 2011 lanceerde u een vergelijkende studie op basis van de ervaringen van vijf andere steden. Zo zou u het aanbod kunnen harmoniseren en de markt beter organiseren.

Toen een collega u laatst over het onderwerp interpelleerde, beschikte u nog niet over de definitieve versie van de studie, maar u kon ons vertellen dat de gelijktijdige aanwezigheid van meerdere bedrijven op het gewestelijk grondgebied geen probleem vormde. De regering wil het besluit tegen de zomer goedkeuren.

Een akkoord over de harmonisering geeft een positief signaal, dat ertoe kan bijdragen dat minder burgers een eigen auto in bezit hebben. Dat past in het Iris 2-plan en de uitwerking van het gewestelijke parkeerplan, dat per gemeente quota wil vastleggen voor parkeerplaatsen voor autodelen. De cdH-fractie staat daar volledig achter.

Maar het is een complex onderwerp en er moet met meerdere elementen rekening worden gehouden.

Welke criteria worden gehanteerd voor het gebruik van de openbare weg, voor de reclamecampagnes, het innen van de belastingen, de samenwerking met de MIVB, het type voertuigen, het plaatsen en de terbeschikkingstelling van laadpalen?

rechargement électrique, et donc installer du mobilier supplémentaire en voirie.

Suite à la croissance accélérée du secteur dans son ensemble et pour éviter toute confusion entre les systèmes existants et/ou futurs, il était de plus en plus question d'établir un cadre réglementaire régional autour du secteur du covoiturage. En juillet 2011, vous aviez, Mme la ministre, lancé dans cette optique une étude comparative sur la base de l'expérience de cinq autres villes afin de déterminer la possibilité de concilier les offres et la meilleure manière d'organiser ce marché.

Lors de la dernière interpellation d'un collègue à ce propos, vous n'en n'aviez pas encore reçu la version définitive, mais étiez en mesure de nous dire que la coexistence de plusieurs sociétés sur notre territoire serait parfaitement réalisable. Nous savons aujourd'hui que le gouvernement table sur cet arrêté, dont la Région envisage l'approbation d'ici l'été.

En soi, un accord sur l'harmonisation est un signe extrêmement positif, tant pour les sociétés de voitures partagées que pour favoriser chez les Bruxellois un changement de mentalité en vue d'une utilisation plus rationnelle et réfléchie de la voiture et, surtout, pour les amener à n'en être plus propriétaires.

C'est une mesure concrète en vue diminuer le taux de possession de voitures individuelles et de places de stationnement dans l'espace public, et ce dans le cadre du Plan Iris 2 et de l'élaboration du Plan de politique régionale de stationnement, qui veut déterminer le quota de places à réservé aux voitures partagées dans chaque commune. Le groupe cdH ne peut évidemment qu'y adhérer.

Cependant, le sujet étant complexe, il me semble qu'il y a lieu de prendre en compte divers éléments très importants dans le processus d'élaboration. C'est sur cette manière de procéder que je souhaite vous interroger.

Quels sont les critères envisagés pour la labellisation des éléments suivants : emplacements et autorisations de voiries, volet publicitaire et perception des taxes, collaboration avec la STIB, types de véhicules, implantation et mise à disposition éventuelle de bornes électriques... ?

*Brussel-Stad is de enige gemeente met een toelatingsprocedure. Kunnen de criteria voor die procedure als basis voor een analyse dienen? Welke bevindingen kunnen we uit de vergelijkende studie halen? Kunt u ze ons in grote lijnen weergeven?*

*We hadden het al over de regelgeving voor het delen van elektrische auto's. Is het gewest geïnteresseerd in die sector?*

*Welke overeenkomst werd er gesloten tussen de beheerders van de openbare wegen, Sibelga en de spelers die van het gewest een kwaliteitslabel krijgen?*

*Welke strategie wordt er gevuld voor de ontwikkeling van de laadpunten? Nam u contact op met de federale staatssecretaris voor energie en mobiliteit?*

*De gemeenten moeten bij de uitwerking van het ontwerpbesluit betrokken worden, en wel zo vroeg mogelijk. Zij zijn immers in meerdere opzichten betrokken partij.*

*Wanneer worden de gemeenten officieel geraadpleegd over het ontwerpbesluit? Dat gebeurt best voor de eerste lezing door de regering of ten laatste tussen de eerste en de tweede lezing.*

*De situatie lijkt te evolueren naar een ontwerpconventie tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de gemeenten en de bedrijven met een kwaliteitslabel. Zult u die ontwerpconventie aan het besluit toevoegen?*

*De MIVB bezit 49,5% van de aandelen van Cambio Brussel, ook al geeft ze geen rechtstreekse financiële steun. Zo is er de garantie dat autodelen en openbaar vervoer elkaar aanvullen. Speelt de MIVB een rol in het ontwerpbesluit en wordt ze betrokken in de uitwerking ervan?*

*Er zijn in het beheerscontract 2007-2011 maatregelen opgenomen om het intermodaal vervoer te stimuleren, zoals voordelige formules voor Cambiogbruikers die met de MIVB reizen, en de implantation van standplaatsen van Cambio bij grote haltes van het openbaar vervoer.*

*Worden die maatregelen in de nieuwe beheerovereenkomst verlengd? Komen er nieuwe*

Bruxelles-Ville étant la seule commune à avoir défini un processus d'agrément, les critères qu'elle a mis en place peuvent-ils servir de base à l'analyse ? Par ailleurs, quels enseignements l'étude comparative nous apporte-t-elle ? Pourriez-vous nous en expliquer les grandes lignes ?

Nous avons déjà plusieurs fois abordé les enjeux autour d'une régularisation du secteur plus particulier du car-sharing fonctionnant à l'énergie électrique. La Région confirme-t-elle son intérêt pour ce secteur ? Dans l'affirmative - et surtout si l'opérateur a pour autre objectif de vendre de l'électricité -, quel protocole d'accord a-t-il été convenu entre les gestionnaires de voiries, Sibelga et l'opérateur que la Région labellisera ?

Quelle stratégie est-elle retenue pour le développement des bornes électriques ? Avez-vous été en contact sur ce point avec le secrétaire d'État fédéral compétent en matière d'énergie et de mobilité ?

Je ne peux qu'insister sur l'importance cruciale d'impliquer les communes au maximum dans l'élaboration du projet d'arrêté, et ce le plus tôt possible. Ces dernières, habilitées pour les autorisations de voiries, autorisées à percevoir des taxes sur la publicité et encouragées à développer des "plans d'action car-sharing" à l'horizon 2020, sont en effet imbriquées de diverses manières dans le car-sharing.

Une consultation officielle des communes relative au projet d'arrêté est-elle prévue et quand ? Il me semblerait judicieux qu'elle ait lieu au plus tard entre la première et la seconde lecture par le gouvernement voire, si possible, avant la première lecture.

Nous nous dirigeons, à l'instar de ce qui se fait pour Villo, vers un projet de convention tripartite Région de Bruxelles-Capitale / communes / sociétés labellisées. Avez-vous prévu de joindre ce projet de convention à l'arrêté ?

Enfin, la STIB est actionnaire à 49,5% de Cambio Bruxelles, même si elle ne lui apporte plus de soutien financier direct. Elle garantit de cette manière une complémentarité entre car-sharing et transports publics. Selon vous, la STIB a-t-elle un rôle à jouer dans le projet d'arrêté et est-elle associée à son élaboration ?

*initiatieven? Hoever staat de samenwerking met andere autodeelbedrijven?*

Par ailleurs, des mesures pour stimuler l'intermodalité figurent au contrat de gestion 2007-2011, telles que l'offre combinée avantageuse "Cambio+STIB", l'accès pour Cambio au réseau de promotion de la STIB à prix réduit, ou encore l'implantation de stations Cambio à proximité des stations importantes de transports en commun.

Ces mesures seront-elles renouvelées lors du prochain contrat de gestion ? D'autres initiatives vont-elles voir le jour ? Qu'en est-il d'une collaboration avec d'autres sociétés de car-sharing ?

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Suite à l'apparition d'un nouvel opérateur de voitures partagées dans le paysage bruxellois, Bruxelles Mobilité a lancé un marché de services afin d'analyser la problématique des voitures partagées dans d'autres villes et de dégager des solutions pour Bruxelles. Cette étude, clôturée fin 2011, a démontré que le marché est loin d'être saturé et offre la possibilité à plusieurs acteurs d'offrir des services de voitures partagées sur le territoire.

Une étude complémentaire a été commanditée afin d'examiner les différentes alternatives pour la mise en place d'un cadre juridique en matière de voitures partagées. Cette étude est en cours de finalisation. Un arrêté du gouvernement détaillant les conditions permettant la labellisation des opérateurs de voitures partagées ainsi que le déploiement du service est actuellement en cours de rédaction.

Les critères de labellisation retenus sont de nature à répondre aux objectifs de la politique de voitures partagées, à savoir : garantir la qualité du service et le bon fonctionnement du marché, garantir les bénéfices à la collectivité, offrir les meilleures conditions de développement aux voitures partagées, et accompagner et stimuler l'innovation.

Ce processus de réflexion s'est voulu participatif. Les communes, les opérateurs tels que Cambio et Zen Car, et la STIB ont eu connaissance des documents relatifs à l'étude et ont été consultés.

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Na de komst van een nieuw autodeelbedrijf op de Brusselse markt, heeft Mobiel Brussel een overheidsopdracht uitgeschreven voor een studie over deze activiteit.*

*Die studie werd eind 2011 afgerond en toonde aan dat de markt nog niet verzadigd is. Ook andere actoren krijgen dus de mogelijkheid om autodeeldiensten aan te bieden in het Brussels Gewest.*

*Daarnaast werd een bijkomende studie besteld inzake het juridische kader van autodelen. Die studie bevindt zich in de eindfase. Momenteel stelt de regering een besluit op met de voorwaarden voor het labelen van de bedrijven en het ontwikkelen van de dienst.*

*De toekenningscriteria voor het label omvatten de volgende elementen: de kwaliteit en de efficiëntie van de dienstverlening, aandacht voor het maatschappelijk belang en aandacht voor innovatie.*

*Het was een participatief denkproces waarbij zowel de gemeenten, de bedrijven Cambio en Zen Car en de MIVB werden betrokken.*

*Een overeenkomst tussen de operatoren, het gewest en de gemeente wordt in het proces opgenomen. Een modelovereenkomst wordt aan het besluit toegevoegd.*

*Het Brussels Gewest weet hoe belangrijk het is de*

Une convention tripartite (opérateur / Région / commune) est prévue dans le processus (label et octroi de facilité de stationnement en voirie) et sera jointe à l'arrêté.

La Région, consciente de l'importance de développer le service de car-sharing sur son territoire, soutient toute initiative qui répond au développement de sa politique en la matière (et donc le car-sharing électrique).

En ce qui concerne le développement des bornes électriques, cette question est actuellement à l'étude au sein de l'administration.

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

**M. Hervé Doyen.-** Je conçois bien que la ministre ne soit pas encore en mesure de nous fournir des réponses très précises. Mais visiblement, les choses avancent. Êtes-vous en rapport avec Sibelga sur cette question ?

En effet, il semble qu'il y ait tout de même un problème avec Zen Car et la marchandisation de l'électricité. Ils ont la même intention de vendre l'électricité, et j'aimerais donc savoir si vous avez des rapports avec eux en la matière.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Zen Car est une initiative privée, tout comme l'est d'ailleurs Cambio. Nous intervenons en leur donnant l'autorisation de se garer sur la voie publique. Zen Car doit évidemment être en mesure de s'approvisionner en électricité, et c'est donc à eux qu'incombe la responsabilité de l'organisation.

Par conséquent, je ne sais pas avec quelle entreprise d'électricité ils se concertent et marchandent. Je pourrais me renseigner, mais cela n'est pas directement lié à mon domaine de compétences et c'est la raison pour laquelle je ne me m'implique pas dans ce processus.

J'espère pouvoir avancer aussi vite que possible, car vous avez bien décrit le type de chaos dans lequel on risque de se trouver. Il y a déjà d'autres méthodes et entreprises de carsharing qui s'annoncent.

Dès lors que cela se passe sur la voie publique, il est indispensable de mettre au point un règlement. Si je ne puis vous communiquer le moment précis

*autodeeldiensten verder uit te breiden, en steunt alle initiatieven in die zin, ook het als het gaat om het delen van elektrische auto's. De problematiek van de laadpalen wordt momenteel door de administratie bestudeerd.*

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** Hoewel de minister nog geen gedetailleerde antwoorden geeft, lijken de zaken toch vooruit te gaan. Hebt u al contact opgenomen met Sibelga? Misschien zal Zen Car voor de elektriciteit moeten betalen. Wat is uw standpunt daarover?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Zen Car is een privé-initiatief, net als Cambio. Wij komen al tussenbeide door hen gratis op de openbare weg te laten parkeren. Het is aan Zen Car om zich van elektriciteit te voorzien.

*Ik weet niet met welke energieleverancier zij onderhandelen. Aangezien dat niet echt onder mijn bevoegdheid valt, kom ik niet tussenbeide.*

*Als we chaos willen vermijden, moeten we zo snel mogelijk vooruitgang boeken in dit dossier. Andere vormen van autodelen en andere bedrijven zijn immers in aantocht.*

*Doordat de activiteit op de openbare weg plaatsvindt, is een reglement voor autodelen noodzakelijk. Ik kan u nog niet zeggen wanneer dat opgesteld zal worden, maar we werken zo snel we kunnen en hebben al veel vooruitgang geboekt.*

où il sera pris, nous mettons cependant tout en œuvre pour que cela aille le plus rapidement possible. Nous avons déjà bien progressé dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### 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 "la Commission artistique des infrastructures de déplacement et le pôle d'information transversal pour les projets artistiques en Région bruxelloise".

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *La Commission artistique des infrastructures de déplacement, créée en 1990, a cessé ses activités à l'initiative de votre prédécesseur.*

*Je vous ai déjà interrogée sur une éventuelle réactivation de cette commission, à laquelle vous vous êtes montrée favorable.*

*Vous avez également affirmé que vous consulteriez toutes les parties concernées afin de chercher la meilleure formule pour créer un organe capable de se prononcer en toute objectivité et avec l'expertise nécessaire sur l'art dans l'espace public. Vous souhaitiez également impliquer le maître-architecte. Après concertation avec votre cabinet,*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de artistieke commissie van de vervoersinfrastructuur en de transversale informatiepool voor kunstprojecten voor het Brussels Gewest".

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** In 1990 is bij ministerieel besluit een commissie opgericht die een adviesfunctie had voor de kunstwerken in de metro en in de openbare ruimte. Deze commissie, de Artistieke Commissie van de Vervoersinfrastructuur of zogenaamde 'metrocommissie' werd samengesteld door de gewestregering en bestond uit vertegenwoordigers van de Brusselse kunstenwereld, professionelen met een ruime artistieke achtergrond, vertegenwoordigers van de MIVB en vertegenwoordigers van het gewest. De commissie was lange tijd actief tot ze tijdens de vorige legislatuur door de toenmalige minister op non-actief werd gezet.

Ik stelde eerder al vragen over een mogelijke

*vous avez décidé que le maître-architecte donnerait la priorité à la création d'une commission qui pourrait entamer ses travaux en 2011.*

*Le site web du maître-architecte indique que l'art dans l'espace public fait partie de sa mission et qu'il assure un encadrement spécifique lorsqu'un projet artistique est présenté. Afin d'assurer une cohérence entre les projets, il veut créer un organe d'avis permanent, qui serait un pôle d'information transversal pour les projets artistiques en Région bruxelloise.*

*Quelles démarches avez-vous entreprises pour redonner vie à la Commission artistique des infrastructures de déplacement ? Le pôle d'information transversal fonctionne-t-il déjà ? Quelle est sa composition ? Comporte-t-il des membres permanents ou sa composition varie-t-elle en fonction des projets ? Quelle est la relation entre les deux organes ?*

*Des artistes ont-ils déjà été désignés pour réaliser un projet au cours de cette législature ? Si oui, comment et avec quels résultats ? En fonction de quels critères un artiste est-il sélectionné ? Doit-il vivre à Bruxelles ou y avoir étudié ?*

reactivering van de commissie. U antwoordde toen dat u voorstander was van een dergelijke commissie omdat ze zorgt voor een degelijke ondersteuning door een gespecialiseerd artistiek team.

U zei voorts dat u overleg zou plegen met alle betrokkenen om te zoeken naar de beste formule voor een orgaan dat zich in alle objectiviteit en met de nodige expertise kan uitspreken over kunst in de openbare ruimte. U wilde daar ook de bouwmeester bij betrekken. Na overleg met uw kabinet besliste u dat de bouwmeester voorrang zou verlenen aan de oprichting van een dergelijke commissie, opdat ze nog in 2011 van start zou kunnen gaan.

Op de website van de Brusselse bouwmeester staat intussen inderdaad te lezen dat 'Kunst in de Publieke Ruimte' deel uitmaakt van zijn opdracht. Telkens er een artistiek project wordt voorgelegd, zal hij voor specifieke begeleiding zorgen. Hoewel elk artistiek project een eigen aanpak vereist, stelt de bouwmeester dat elk project eenzelfde soort denkoeufing vereist, die verankerd wordt in een coherent programma. Daarin wil de bouwmeester een faciliterende rol spelen. Daarom wil hij een permanent adviesorgaan oprichten. Op de website wordt dat orgaan in jargon omschreven als 'een transversale informatiepool voor kunstprojecten voor het Brussels Gewest'.

Welke stappen hebt u ondernomen om de Artistieke Commissie van de Vervoersinfrastructuur nieuw leven in te blazen? Is de 'transversale informatiepool voor kunstprojecten' die door de Brusselse bouwmeester zal worden opgericht, intussen al in werking? Hoe is die pool samengesteld? Bestaat de pool uit vaste leden of wordt er per project een specifieke stuurgroep samengesteld? Wat is de relatie tussen beide adviesorganen?

Werden er tijdens deze legislatuur al kunstenaars aangesteld voor een concreet project? Zo ja, op welke manier is dat verlopen? Welk resultaat heeft dat opgeleverd? Welke criteria worden gehanteerd om een kunstenaar te selecteren? Moet de kunstenaar een band hebben met Brussel, bijvoorbeeld door er te wonen of er te hebben gestudeerd?

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

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).** - Dans son rapport d'activité 2010, le maître-architecte propose la création d'une chambre d'experts composée de personnalités dont l'expertise est reconnue, capables de porter un discours critique sur les questions liées à la présence artistique dans l'espace public. Il a établi une liste de 40 personnalités, que j'ai validée. Ces personnes devront donner un avis sur l'art dans l'espace public régional et dans notre infrastructure de mobilité.

*Le maître-architecte a établi un fil conducteur pour l'appréciation des projets dont il est chargé. Il a présenté ce fil conducteur aux experts et les a invités à se joindre à la commission.*

*La chambre d'experts est censée donner un avis au maître-architecte pour la définition des projets impliquant une intervention artistique, faire des suggestions d'artistes à sélectionner, encadrer les jurés de concours et enrôler éventuellement d'autres experts pour des commissions d'avis et des projets spécifiques.*

*La première réunion de la chambre d'experts, consacrée à la place Simonis, s'est tenue au début de l'année.*

*En 2012, des revêtements muraux de Michel Dusariez et Bob Verschueren seront posés dans les couloirs de la station de métro Demey.*

*En 2010, nous avons signé un contrat avec l'artiste Guy Rombouts à propos de l'extension de son projet dans la station Tomberg. Cette station sera bientôt équipée d'ascenseurs et nous avons décidé d'étendre l'œuvre vers les couloirs. Les travaux débuteront à la mi-2012 et ce projet n'a pas été soumis à la nouvelle commission artistique.*

*Jusqu'à présent, les artistes devaient avoir la nationalité belge et étaient choisis en fonction de la qualité de leur œuvre et de l'intégration de celle-ci dans l'environnement. Le maître-architecte n'a pas encore indiqué si la commission chercherait aussi des artistes étrangers.*

*Les stations de métro forment un superbe musée souterrain où l'art contemporain belge trouve sa place. Il faut que cela demeure.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.** - In zijn activiteitenverslag 2010 stelt de bouwmeester voor een kamer van deskundigen op te richten. Het betreft een duurzame adviescommissie die bestaat uit prominente figuren met een erkende expertise op artistiek of cultureel vlak, die een kritische blik kunnen werpen op de problematiek van kunst in de openbare ruimte. De bouwmeester ging uit van de oorspronkelijke samenstelling van de commissie maar hield ook rekening met een ruimer netwerk van deskundigen.

Hij maakte uiteindelijk een lijst op van een veertigtal prominente figuren uit academische, institutionele en culturele kringen. Ik heb die lijst gevalideerd. Het is de bedoeling dat die mensen advies geven over kunst in de gewestelijke openbare ruimte en in het kader van de gewestelijke mobiliteitsinfrastructuur.

De bouwmeester heeft een leidraad uitgewerkt, die hij wil hanteren bij de beoordeling van de opdrachten waarmee de regering hem belast. Hij heeft die leidraad aan de experts voorgelegd en hen uitgenodigd om voortaan deel te nemen aan de werkzaamheden van de commissie.

Van de kamer van deskundigen wordt onder meer verwacht dat ze advies verleent aan de bouwmeester voor de definiëring van projecten die een artistieke ingreep impliceren. Verder zal ze suggesties doen om artiesten voor een bepaald project te selecteren, jury's van wedstrijden begeleiden en eventueel andere deskundigen aantrekken voor specifieke adviescommissies en welbepaalde projecten.

De kamer van deskundigen kwam begin dit jaar voor het eerst bijeen. Haar eerste vergaderingen waren gewijd aan de artistieke invulling van het Simonisplein, dat momenteel heraangelegd wordt. Andere projecten volgen binnenkort.

In 2012 worden muurbekledingen van Michel Dusariez en Bob Verschueren aangebracht in de vier toegangsgangen van het metrostation Demey. De thema's van deze muurbekledingen in geëmailleerd staal zijn "personages in beweging" (Dusariez) en "vegetale miniatures" (Verschueren).

In 2010 ondertekenden we een contract met de kunstenaar Guy Rombouts over de uitbreiding van zijn artistiek project naar de gangen in het metro-

station Tomberg. In 1997 werden de wandbekledingen in dit station op de perrons en in de lokettenzaal vernieuwd volgens het ontwerp van Guy Rombouts en wijlen Monica Droste, met als thema "bewegingen".

Nu er in dit station binnenkort liften komen ten behoeve van personen met een beperkte mobiliteit, en gezien de verouderde afwerking van de gangen tussen de lokettenzaal en de ingangen, werd besloten om het kunstwerk naar de gangen uit te breiden, waardoor die dezelfde uitstraling krijgen als de rest van het station. De werken zouden midden 2012 van start gaan. Dit project hebben we overigens niet voorgelegd aan de nieuwe artistieke commissie.

Tot nu toe moesten de kunstenaars de Belgische nationaliteit hebben. Zij werden gekozen in functie van de kwaliteit van hun werk en van de mate waarin het in de omgeving past. De bouwmeester heeft voorlopig nog geen signalen gegeven dat de commissie ook buitenlandse kunstenaars zou zoeken.

Brussel beschikt dankzij zijn metrostations over een prachtig ondergronds museum waar Belgische hedendaagse kunst een plaats krijgt. Persoonlijk vind ik het belangrijk dat we ook in de toekomst op deze manier verderwerken. Het is een mooi voorbeeld van wat er allemaal mogelijk is in de openbare ruimte.

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Votre réponse est encourageante. Disposez-vous de la liste des 40 experts ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Nous la transmettrons à la commission. Les 40 membres de la commission ne se réunissent pas toujours tous ensemble.

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Quelle est la fréquence de leurs réunions ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Les réunions se déroulent en fonction des besoins.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Uw antwoord geeft me hoop. Beschikt u over een lijst met de veertig experts?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** We zullen de lijst aan de commissie overmaken. Die veertig mensen komen echter niet altijd allemaal samen. Hun aantal hangt van de opdracht af.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Hebt u enig idee van de frequentie waarmee ze samenkommen? U zei me dat de eerste vergadering in het begin van 2012 plaatsvond. Vergaderen ze jaarlijks of maandelijks?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De vergaderingen vinden plaats in functie van de behoeften. Vandaag ligt een concreet project op tafel waarin een kunstwerk wordt voorzien.

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Je rejoins votre plaidoyer pour faire du métro un musée d'art contemporain.

- 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 "l'élaboration d'une fiche sur l'aménagement des pistes cyclables séparées de la chaussée".

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Bruxelles Mobilité a élaboré avec l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) diverses fiches concernant l'infrastructure cycliste. Cependant, il manque une fiche sur l'aménagement optimal d'une piste cyclable séparée de la chaussée, ce qui est surprenant vu les priorités affichées par le gouvernement en la matière.

Vu le réaménagement imminent de l'espace public en maints endroits dans le cadre du Plan Iris 2, cette fiche explicative semble plus que prioritaire. Bruxelles Mobilité pourrait s'inspirer des exemples de villes et régions affichant déjà une certaine expertise.

L'administration de Bruxelles Mobilité se penche-t-elle sur la rédaction d'une telle fiche ? Dispose-t-elle des connaissances en interne pour ce faire ?

Quelles autres instances seront-elles impliquées ? En attendant la parution de cette fiche, quelles sont les recommandations formulées en vue d'aménager des pistes sûres ?

**Mevrouw Annemie Maes.-** Ik steun ook uw pleidooi om van de metro een museum voor hedendaagse kunst te maken en die troef maximaal uit te spelen.

- 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 uitwerking van een fiche over de aanleg van van de rijbaan gescheiden fietspaden".

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Mobiel Brussel heeft de voorbije jaren samen met het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) een aantal fiches uitgewerkt in verband met de fietsinfrastructuur, in het kader van een gewestelijk fietsvademecum. Zo bestaat er al een fiche met aanbevelingen voor de inrichting van beperkt éénrichtingsverkeer of voor de preventie van fietsongevallen in een stedelijke omgeving.

Tot nu toe ontbreekt er echter een fiche over hoe wegbeheerders het best een van de rijbaan gescheiden fietspad kunnen aanleggen. Dat is verrassend, aangezien deze regering de kaart trekt van een maximale aanleg van van de rijbaan gescheiden fietspaden.

Op heel wat plaatsen zal de openbare ruimte binnenkort heraangelegd worden om de doelstellingen van het Iris 2-plan te halen. Deze fiche lijkt dan ook meer dan prioritair. Bij de opmaak ervan kan Mobiel Brussel gerust leentjebuur spelen bij landen en/of gewesten die al enige expertise hebben in deze materie, zoals Nederland, Duitsland, Denemarken of Vlaanderen.

Werkt Mobiel Brussel al aan een fiche over de aanleg van de rijbaan gescheiden fietspaden? Heeft Mobiel Brussel voldoende kennis in huis om een dergelijke fiche op te maken, aangezien het tot op heden weinig ervaring heeft met de aanleg van echte van de rijbaan gescheiden fietspaden?

Welke andere instanties zullen daarbij betrokken worden? Baseert Mobiel Brussel zich voor de inhoud op bestaande fiches uit Nederland, Denemarken, Duitsland of Vlaanderen? Welke aanbevelingen voor de aanleg van veilige fietspaden doet Mobiel Brussel in afwachting van deze fiche?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- De redactie van het hoofdstuk van het fietsvademecum over de rijbaan gescheiden fietspaden zal in 2012 worden aangevat, zoals voorzien in de kaderconventie die Mobiel Brussel afsloot met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Het BIVV voltooit eerst het onderdeel over de door verkeerslichten geregelde kruispunten.

U weet ongetwijfeld dat het BIVV wordt geregionaliseerd. Daardoor zijn er al een aantal mensen vertrokken, waardoor het productieproces wat vertraging oploopt. We gaan ervan uit dat de redactie van het door u gewenste onderdeel in juni kan beginnen.

Mobiel Brussel schrijft de fietsvademecums niet zelf. Die worden uitbesteed aan gespecialiseerde instanties ter zake. In het geval van verkeersveiligheid en weginrichting is dat het BIVV. Voor verhardingen is dat het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW). Als het gaat om gebruikersbehoeften, is dat de Fietsersbond, die bijvoorbeeld de vraag heeft gekregen om het vademecum over fietsenstallingen te maken.

Er is bij Mobiel Brussel wel degelijk een belangrijke expertise aanwezig van mensen die al jarenlang met fietsbeleid en fietspadenaanleg bezig zijn, en die alle internationale voorbeelden en aanbevelingen goed kennen. Zij begeleiden het werk van het studiebureau. Stellen dat Mobiel Brussel geen ervaring heeft met de aanleg van gescheiden fietspaden is overdreven. De laatste tien jaar werd bijna 15 km gescheiden fietspaden

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *La rédaction de cette fiche débutera, comme convenu, en 2012. L'IBSR doit d'abord achever le volet consacré aux carrefours réglés par des feux.*

*À la suite de la régionalisation prévue de l'IBSR, certains retards sont à prévoir.*

*Bruxelles Mobilité ne se charge pas de la rédaction des vade-mecum, mais la délègue à des instances spécialisées, comme l'IBSR.*

*Bruxelles Mobilité compte en son sein des collaborateurs dotés d'une grande expertise concernant l'aménagement de pistes cyclables séparées de la chaussée. Ces personnes connaissent bien les bonnes pratiques qui existent à l'étranger et chapeautent le travail du bureau d'études. Au cours des dix dernières années, près de quinze kilomètres de pistes séparées ont déjà été installés dans notre Région.*

*Les usagers sont habituellement impliqués lors de l'élaboration des vade-mecum, par le truchement de la commission vélo régionale. Il convient en outre de se fonder sur les meilleurs exemples les plus récents de ce type d'infrastructure. Il existe d'ailleurs énormément de documents de référence consultables sur le site internet de Bruxelles Mobilité.*

*Le Fietsersbond organise actuellement un audit de toutes les pistes cyclables existantes et emploie à cet effet le vélo-mesureur. En outre, les utilisateurs*

*ont aussi leur mot à dire, ainsi que l'IBSR et la cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité.*

aangelegd, onder meer langs het kanaal, de Wetstraat, op de Madridlaan of nog op de Mettewielalaan (dat laatste fietspad is in uitvoering). Elk fietspad bracht de nodige knowhow en ervaring mee voor de ploeg van Mobiel Brussel.

Bij de opmaak van de fietsvademecums worden de gebruikers steevast betrokken. Via de gewestelijke fietscommissie kunnen ze hun mening geven. Het is evident en gebruikelijk dat men bij de opmaak van een vademeicum een bibliografie opstelt van vergelijkbare documenten uit binnen- en buitenland. Veeleer dan de herkomst is de datum van publicatie van die documenten een belangrijk criterium. Op die manier kan het studiewerk gebeuren op basis van de meest recente analyse van ongevallen of gebruiksgemak.

Er bestaan vandaag al heel wat documenten waarop men zich kan baseren voor de aanleg van veilige fietspaden. Naast de bestaande handboeken uit Vlaanderen of Nederland zijn er nog de aanbevelingen uit het Brusselse vademeicum over fietsongevallen in een stedelijke omgeving (2004) en over het materiaalgebruik voor fietspaden (2009). Die publicaties zijn te vinden op de website van Mobiel Brussel.

Op dit ogenblik organiseert de Fietsersbond een audit van alle bestaande fietspaden, en gebruikt daarvoor de meetfiets. Zij gebruikt dezelfde analysemethode als het Vlaams Gewest. Alle gewestelijke fietsprojecten worden bovendien uitgebreid getoetst met de gebruikers zelf in het kader van de gewestelijke fietscommissie, waar ook het BIVV vast vertegenwoordigd is. Ook de cel Verkeersveiligheid van Mobiel Brussel kijkt de plannen na.

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).**- *Je ne sous-estime sûrement pas l'expertise des collaborateurs de Bruxelles Mobilité, il est plutôt question d'une différence de vision. Manifestement, il règne un tabou au sujet du panneau D7 au sein de l'administration qui préfère les panneaux D9 et D10, permettant la présence tant des piétons que des cyclistes.*

*Il faut donner sa chance au D7 qui prévoit une piste cyclable entièrement séparée, comme en Allemagne et aux Pays-Bas. Évitons d'opposer*

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- U geeft weerom een hoopvol antwoord. Ik onderschat zeker de expertise van Mobiel Brussel niet. Ik ken sommige mensen die er werken. Het gaat eerder om een verschil in visie. Bij de administratie heerst blijkbaar een taboe over het bord D7. Men trekt voluit de kaart van een D9 en een D10.

D9 betekent dat de fietsers en de voetgangers zich binnen dezelfde ruimte verplaatsen en D7 is een volledig gescheiden fietspad. De D7 moet ook kansen krijgen. Dat gebeurt al in Vlaanderen,

*piétons et cyclistes, qui seraient alors en concurrence sur le même espace.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Quand c'est possible, il faut suivre cette option, comme à l'avenue de Madrid, mais dans de nombreux endroits à Bruxelles, l'espace disponible est rare.*

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *D'autres villes créent de l'espace supplémentaire. Votre administration devrait installer des panneaux D7 autant que possible.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Je partage votre avis.*

*- L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

**concernant "la mise en œuvre du guichet électronique 'Fix my street'".**

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

**M. Aziz Albishari.-** Pour rappel, "Fix my street" est un guichet électronique centralisé sur lequel les citoyens pourront signaler les défectuosités et les goulets d'étranglement relatifs à l'espace public (mobilier urbain, voirie, propreté, feux de

Nederland en Duitsland. Men mag de fout niet begaan het conflict tussen de fietser en de auto te verplaatsen naar een conflict tussen de fietser en de voetganger. Dat zou heel erg zijn. Ook in de fiches moet het D7-scenario ernstig worden genomen.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Als het enigszins kan, moet dat gebeuren. De Madridlaan is daar een mooi voorbeeld van. In de Wetstraat dreigt een conflict omdat er veel fietsers rijden. Men zou gerust nog wat van de rijweg mogen weghalen om voetgangers en fietsers wat meer ruimte te bieden. Op heel veel plaatsen in Brussel blijft de situatie echter heel moeilijk. De ruimte is vaak erg krap.

**Mevrouw Annemie Maes.-** In andere steden wordt er extra ruimte gecreëerd. Uw administratie zou, waar het kan, zoveel mogelijk D7-borden moeten inzetten.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Ik ben het met u eens. Daar waar het kan, moet dat ook gebeuren.

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

**betreffende "de invoering van het elektronisch loket 'Fix my street'".**

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Fix my street is een elektronisch loket waar burgers allerlei defecten in de openbare ruimte kunnen signaleren. De informatie wordt rechtstreeks naar de bevoegde overheid doorgestuurd. Dankzij Fix*

signalisation, etc.). L'information sera directement relayée vers les autorités compétentes, qu'elles soient communales ou régionales.

Le plan d'entreprise 2011 du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) prévoyait la réalisation d'une étude préalable au développement de cette interface en ligne, étude qui comprendra la description des besoins, la rédaction des spécifications, la fixation du périmètre, du budget et du délai de réalisation.

Le budget 2012 prévoit un poste pour le lancement effectif de ce guichet électronique. Lors des débats budgétaires, vous invitiez les mandataires communaux à collaborer activement à cette initiative.

Ce projet a effectivement l'air de nature à faciliter la détection rapide des problèmes en voirie et, espérons-le, leur résolution.

L'étude préalable du CIRB est-elle clôturée ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions principales ?

Quel est le planning concret de la mise en œuvre de ce guichet électronique ?

Quelle est la forme de collaboration nécessaire de la part des communes pour assurer son fonctionnement ? La commune d'Uccle a déjà mis un site d'information en ligne. Qu'est-ce qui a été entrepris envers les communes pour les informer sur le système et les inciter à s'y associer ? Le cas échéant, combien de communes ont-elles déjà marqué leur volonté d'y participer ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le projet vise la création d'une plate-forme permettant à tout citoyen de signaler une défectuosité ou un incident technique sur l'espace public, comme l'état d'une voirie ou des feux de circulation en panne. Cette communication pourra se faire via un site web ou par smartphone, photos à l'appui, le cas échéant.

Une étude technique a été réalisée par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) en 2011. Elle a abouti au développement d'une plate-forme qui est d'ores et déjà prête en version

*my street zullen problemen snel kunnen worden gedetecteerd en aangepakt.*

*Het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) zou voorafgaandelijk een studie verrichten over de noden, de perimeter, de begroting en de timing.*

*Op de begroting 2012 is in een post voor de invoering van het loket voorzien. Tijdens de begrotingsbesprekking hebt u de gemeente-mandatarissen uitgenodigd aan het initiatief deel te nemen.*

*Is de studie van het CIBG afgerond? Wat waren de conclusies? Wat is de planning?*

*In hoeverre is de medewerking van de gemeenten vereist om het project te doen slagen? Hoe hebt u de gemeenten aangespoord om deel te nemen aan het project? Welke gemeenten zijn daarop ingegaan?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Wij willen burgers de mogelijkheid bieden om via internet of hun smartphone een defect of technisch incident zoals een oneffenheid in de weg of een kapot verkeerslicht, te signaleren.*

*Het CIBG heeft in 2011 een studie verricht, die resulteerde in een proefversie van het platform. Nu moet Mobiel Brussel zich voorbereiden op de ontvangst en doorverwijzing van klachten naar de bevoegde diensten en de follow-up van die klachten. Vervolgens zullen de gemeenten bij het*

pilote, tant pour le web que pour les environnements iPhone et Androïd.

Deux éléments restent à concrétiser. Le premier est la mise en œuvre d'une organisation adéquate au sein de Bruxelles Mobilité pour recevoir les plaintes, les redistribuer et, bien entendu, en assurer le suivi. J'ai chargé Bruxelles Mobilité d'adapter son organisation et ses processus.

Par ailleurs, les communes doivent être associées au projet. Des contacts seront pris dès que la mission dont est chargé Bruxelles Mobilité sera suffisamment avancée. Les communes pourront suivre les incidents signalés sur la plate-forme et y donner réponse. Bien entendu, elles devront assurer, comme c'est le cas aujourd'hui, la remise en état si les dégâts portent sur des biens leur appartenant.

L'objectif est donc d'organiser la réception des plaintes, leur dispatching et leur suivi par les communes ou la Région. Mon intention est de créer un guichet "Fix my street" dans au moins une commune pilote en 2012 et de l'étendre ensuite aux autres communes.

L'informatique n'est qu'un outil, mais elle permet de faciliter les contacts entre nos concitoyens et leurs administrations, de simplifier et de rendre plus transparente la gestion publique et, enfin, d'améliorer la conduite de notre cité.

Toutefois, la réussite d'un tel projet implique des mesures pratiques d'organisation. Pour cette année, nous nous engageons à lancer un projet pilote dans une commune.

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

**M. Aziz Albishari.-** Votre réponse n'est pas enthousiasmante, puisqu'il faudra encore plus de temps que je ne me l'étais imaginé. Je pensais que ce projet était plus avancé. J'en reconnaissais cependant la complexité et j'attire votre attention sur le fait que, dans le cadre de cette expérience pilote avec cette hypothétique commune, le contact avec cette dernière devrait être le plus pertinent possible, pour assurer une correspondance avec son organisation interne. Celle-ci est extrêmement différente d'une commune à l'autre. Je suppose que vous serez attentive à cet aspect.

project worden betrokken. Ze kunnen dan desgevallend de technische defecten verhelpen.

*Het loket Fix my street moet in 2012 in minstens één proefgemeente van start gaan. Nadien wordt het systeem naar alle gemeenten uitgebreid.*

*Het project heeft veel postieve kanten: de burger kan via internet gemakkelijker met de administratie communiceren, het beheer van de openbare ruimte wordt transparanter en de verkeersdoorstroming verbeterd. Tegelijk vergt het project heel wat organisatie.*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Het project staat niet zo ver als ik had verwacht. Het is natuurlijk een complex dossier.*

*Alleszins moet er intens worden samengewerkt met de gemeente van het pilootproject om te kunnen nagaan hoe de gemeentelijke administratie haar interne organisatie op het project afstemt.*

*Ukkel heeft een interface met informatie over de werken in uitvoering en de staat van de gemeente-wegen. Bent u daarvan op de hoogte?*

Par ailleurs, la commune d'Uccle a mis sur pied une interface informatique consacrée aux travaux en cours et à l'état des voiries communales. Êtes-vous au courant de cette initiative ? Si oui, quel est son impact ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je ne connais pas en détail ce que la commune d'Uccle fait actuellement, mais peut-être est-ce une bonne base pour travailler sur la plate-forme "Fix my street". Nous avons demandé à l'administration de prendre des contacts avec des communes. Plus précisément, je suis en train de leur adresser une lettre afin de leur exposer le projet et leur demander si elles sont intéressées. Nous allons évidemment collaborer avec celles qui se manifestent en premier. J'espère qu'Uccle y participera, a fortiori si elle a déjà lancé concrètement une initiative.

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "l'incendie survenu dans le métro, les mécanismes d'intervention utilisés et les conséquences avérées sur le réseau".

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

**M. Philippe Pivin.-** Le 21 février dernier, le réseau de métro a connu un incendie important. Selon les informations communiquées, cet incendie est survenu dans des zones non utilisées par les usagers. Nous avons toutefois dû constater que des stations de métro ont été fermées durant plusieurs jours et que des bus ont pris le relais pour garantir le transport des usagers.

Nous nous réjouissons de l'absence de blessés, ceci sous réserve, car nous n'avons jamais eu de

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik ken de details van het Ukkelse project niet; het kan een goede inspiratiebron vormen voor het platform Fix my street. We zullen samenwerken met de eerste gemeente die ingaat op mijn schriftelijke vraag tot medewerking. Ik hoop dat Ukkel deelneemt, zeker omdat het al een eigen initiatief heeft.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de brand in de metro, de aangewende interventiemaatregelen en de gevolgen voor het net".

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *Op 21 februari jongstleden brak er een grote brand uit in een zone van het metronet waar geen reizigers komen. Toch waren een aantal metrostations verscheidene dagen gesloten en moesten er busdiensten worden ingelegd.*

*We veronderstellen dat er geen gewonden waren, hoewel dat niet werd bevestigd. De MIVB is karig met informatie en ook u bleef zeer discreet. Positieve berichtgeving helpt echter om de*

confirmation formelle de cette information. J'aimerais vous entendre à ce sujet, car peu de détails ont été communiqués par la STIB dont vous avez la tutelle. Vous-même êtes restée assez discrète jusqu'à présent sur cet incident. Selon moi, il est important de communiquer positivement afin de rassurer les usagers, en faisant la démonstration que tout a été fait pour réduire les risques. Communiquer la cause de l'incendie est aussi une nécessité pour rassurer le personnel et améliorer l'efficacité de la gestion.

Quelles sont les conclusions de l'enquête sur cet incendie survenu entre les stations Bockstael et Pannenhuis ? Quelle en a été la cause ? À quel moment a-t-il été décelé ? Quel a été le délai entre son déclenchement et l'intervention des pompiers ? Quel système d'alerte a décelé l'incendie ? Un tel système a-t-il été déclenché dans les stations de métro ? Le cas échéant, où et comment les personnes ont-elles été informées ?

Quel canal de communication a-t-il été utilisé pour prévenir les pompiers ? Les services de police et de soins d'urgence ont-ils été appelés et se sont-ils présentés sur les lieux ? Des stations ont-elles été évacuées ? Si oui, quel a été le délai pour évacuer les usagers et le personnel de la STIB ?

Quels sont les matériels qui ont été endommagés et quel est le coût des travaux de réfection ?

Y a-t-il eu un risque pour les rames de métro transportant les usagers ? Le choix de la STIB d'ôter tous les matériels anti-incendie des rames de métro ne doit-il pas être réexaminié au regard de cet incendie ? Avez-vous demandé un rapport à ce sujet ?

Enfin, plus généralement, combien y a-t-il eu d'incendies dans le réseau de métro et dans les rames en 2011 ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je n'ai pas encore parlé de cet incident dans la presse, car je trouve qu'il a été très bien géré. Je ne crois pas qu'il soit toujours nécessaire de s'exprimer en tant que responsable politique, s'il n'y a pas eu de dégâts extraordinaires, de grands dangers ou de victime.

*reizigers en het personeel gerust te stellen en duidelijk te maken dat de risico's zo veel mogelijk worden beperkt.*

*Wat is volgens het onderzoek de oorzaak van de brand tussen de stations Bockstael en Pannenhuis? Wanneer werd de brand opgemerkt? Hoelang duurde het voor de brandweer tussenbeide kwam? Welk alarmsysteem detecteerde de brand? Ging er een brandalarm af in de metrostations? Hoe werden de reizigers geïnformeerd?*

*Hoe werd de brandweer verwittigd? Werden ook de politie en de hulpdiensten op de hoogte gebracht en zijn die ter plekke geweest? Werden de stations ontruimd en hoeveel tijd was daarvoor nodig?*

*Wat werd er beschadigd en hoeveel zullen de herstellingswerken kosten?*

*Dreigde er gevaar voor metrostellen met reizigers? Moet de beslissing van de MIVB om brandwerend materiaal weg te halen uit de metrostellen, niet herzien worden? Hebt u daar een rapport over gevraagd?*

*Hoeveel branden deden er zich in 2011 voor op het volledige metronet en in de metrostellen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Bij het incident vielen geen gewonden en de schade was niet groot. We zijn tevreden over de aanpak. Het onderzoek naar de oorzaak loopt nog.

*De waarschuwingsketen, vanaf de detectie door de technische systemen tot de communicatie van het*

L'enquête qui devra détailler les causes de l'incendie qui s'est déclaré le 21 février aux environs de 19h15 à la station Bockstael est en cours. Les résultats intermédiaires de cette enquête ne sont pas transmis à la STIB.

La chaîne de détection de l'incendie a bien fonctionné, via la communication du personnel présent sur place aux dispatchings de la STIB et à travers les moyens techniques de détection d'incendie. L'incendie a été signalé par téléphone au dispatching du Département sécurité de la STIB à 19h16 par un agent de prévention présent dans la station Bockstael, à 19h18 par radio au dispatching trafic métro par le conducteur du train à quai dans la station, et à 19h20 par les systèmes de détection d'incendie vers le dispatching technique stations. Il est intéressant de voir que c'est la présence humaine qui a été la plus rapide ici.

Les secours ont été appelés à 19h17 et une équipe d'intervention de la STIB a été envoyée sur les lieux. À 19h21, instruction a été donnée au conducteur du train qui avait appelé pour signaler l'incendie d'évacuer le train et la station et de se mettre en sécurité avec sa radio portative. À 19h28, l'équipe d'intervention a sorti les dernières personnes de la station, à 19h33, les pompiers sont rentrés dans la station et à 19h34 la police était sur place. À 19h42, la confirmation de l'évacuation totale de la station était établie.

La gestion de l'incident a été très bonne et aucune rame de métro n'a été mise en danger ni endommagée.

Les dégâts à l'infrastructure touchent différentes sortes de câbles, des échelles porte-câbles ainsi que la couche de surface de la dalle de béton à l'endroit de l'incendie. Les travaux de réfection nécessaires à la reprise de l'exploitation en sécurité ont été immédiatement réalisés tandis que d'autres travaux sont en cours d'étude et de planification afin d'être intégrés dans des chantiers prévus mais dont le périmètre et la date d'exécution seront adaptés et dont les coûts doivent dès lors encore être consolidés.

Il n'y a pas eu d'incendie dans le métro en 2011, ni en station, ni dans les rames. Seul un nombre très réduit de départs de feu limités et immédiatement circonscrits a été répertorié.

*personeel, werkte goed. De dispatching van de afdeling security van de MIVB werd om 19.16 uur op de hoogte gebracht door een preventieagent in het station Bockstael; om 19.18 uur verwittigde de metrobestuurder van het metrostel in het station via zijn radio de dispatching metroverkeer; en om 19.20 uur ging er een signaal van het branddetectiesysteem naar de dispatching techniek stations.*

*De hulpdiensten werden om 19.17 uur opgeroepen. Een interventieploeg van de MIVB ging ter plaatse. Om 19.21 uur kreeg de metrobestuurder opdracht het metrostel en het station te ontruimen en zichzelf en zijn radio in veiligheid te brengen. Om 19.28 uur haalde het interventieteam de laatste reizigers uit het station. Om 19.33 uur was de brandweer ter plaatse en om 19.34 uur de politie. Om 19.42 uur was het station volledig ontruimd.*

*Geen enkel metrostel liep schade op.*

*Er is schade aan kabels, kabelladers en de bovenlaag van de betonnen plaat op de plaats van de brand. Herstellingen om de metro opnieuw veilig in gebruik te kunnen nemen, werden onmiddellijk uitgevoerd. Voor de rest wordt bekeken welke werken nodig zijn en of ze in de bestaande planning, mits aanpassing van het tijdschap en de middelen, kunnen worden opgenomen.*

*In 2011 deed er zich geen enkele brand voor, noch in de stations, noch op de metrostellen. Enkele beginnende brandjes werden onmiddellijk geblust.*

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

**M. Philippe Pivin.**- Merci pour la complétude de votre réponse. Le seul point d'interrogation reste la cause de cet incendie. J'attendrai donc, tout comme vous, les résultats de l'enquête à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "le chantier d'aménagement de la STIB le long du parc de Leybeek à Watermael-Boitsfort".

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

**Mme Marion Lemesre.**- Je ne peux malheureusement me joindre aux éloges faites à Mme Grouwels car le mal est fait. Sachez que j'ai également interpellé votre collègue, Mme Huytebroeck, responsable de l'environnement, à ce sujet.

Avertie par un riverain, je suis passée examiner un chantier de la STIB situé boulevard du Souverain à Watermael-Boitsfort, au niveau du parc du Leybeek (maison communale). Il s'agit de l'aménagement du terminus du bus 95 au bord du parc du Leybeek (une zone verte du Plan régional d'affectation du sol, le PRAS) et un site à l'inventaire. Je n'ai jamais vu un travail aussi cochonné impliquant un tel irrespect des espaces verts.

En effet, huit arbres ont été massacrés au niveau des racines avec la coupe de toutes les grosses racines traçantes sur 360° ! C'est du jamais vu, avec des mats racinaires de 80 cm de circonférence tranchés à la disqueuse ou coupés à la bêche de terrassier.

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *De grote vraag blijft de oorzaak van de brand. We wachten de resultaten van het onderzoek af.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de bouwplaats van de MIVB langs het Leybeekpark in Watermaal-Bosvoorde".

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

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).**- *Ik heb ook mevrouw Huytebroeck over dit onderwerp geïnterpelleerd.*

*Ik ben de werf van de MIVB voor de heraanleg van de terminus van bus 95 aan de Vorstlaan ter hoogte van het Leybeekpark gaan bekijken. Nog nooit heb ik zo'n knoeiwerk gezien. Van acht bomen zijn belangrijke wortels doorgezaagd, waardoor ze gedoemd zijn te verdwijnen. De foto's spreken voor zich.*

*Na ons voorstel van resolutie over de bescherming van bomen in de buurt van werven en in afwachting van het Natuurplan, dacht ik dat dergelijk kapwerk tot het verleden zou behoren. Jammer genoeg blijkt dat niet het geval te zijn.*

*Welke maatregelen zult u nemen om de schade te herstellen? Hopelijk sterven de bomen niet af of gebeurt er geen dodelijk ongeval, zoals in het Leopoldspark in 2002. Het volstaat alleszins niet om met wat cement de gaten op te vullen.*

Les photos sont édifiantes et je les tiens à votre disposition. Ces arbres sont irrémédiablement condamnés et ils tomberont immanquablement dans quelques années, voire quelques mois, faute de disposer d'un système d'ancrage satisfaisant.

J'espérais, Mme la ministre, qu'après le dépôt de notre proposition de résolution sur la protection et l'entretien du patrimoine arboré en Région bruxelloise qui avait provoqué de nombreuses auditions en commission, particulièrement éclairantes sur les bonnes pratiques à respecter en matière de chantiers à proximité d'espaces verts (qui plus est, site à l'inventaire), et en attendant la concrétisation du Plan nature actuellement à l'examen, que de tels massacres à la tronçonneuse ne seraient plus perpétrés.

Malheureusement, il n'en est rien. Mes questions doivent donc porter sur les mesures qui devront être prises quant à l'inventaire des dégâts causés et des soins qui devront être apportés aux arbres abîmés.

En effet, il ne suffira pas de reboucher les trous comme l'indiquent plusieurs photos prises le 1<sup>er</sup> mars 2012 où le reste du ciment est visible dans les fosses ; de même qu'il ne servira à rien de tomber des nues lors de leur déterioration ou, plus grave, lors d'un accident comme celui survenu au parc Léopold, ayant occasionné des blessés.

Souvenez-vous, Mme la ministre, la chute de cet arbre, par grand vent, était malheureusement inéluctable car il avait fait l'objet d'un traitement inacceptable en 2002. Des boues extraites de l'étang avaient été illégalement dispersées au pied de certains arbres dont celui-ci, entraînant un rehaussement du niveau du sol et une asphyxie de ses racines. Ce traitement apparemment anodin détruit un arbre en une dizaine d'années. Le compte y était au moment de l'accident !

J'attends vos explications sur ce nouveau massacre d'arbres remarquables, pour qu'il serve d'exemple à proscrire à jamais. J'aimerais connaître les mesures qui seront prises pour que de tels aménagements nuisibles aux espaces verts ne soient plus jamais réalisés dans notre Région.

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

*Welke lessen trekt u uit dit incident?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les travaux en question ont été réalisés par la firme Kembo, pour le compte de Bruxelles Mobilité et la Direction infrastructure des transports publics (DITP).

La commune de Watermael-Boitsfort en avait fait la demande afin d'améliorer le confort des usagers des transports en commun, l'arrêt où ceux-ci devaient descendre étant constamment boueux.

Les services techniques de Bruxelles Mobilité et de la DITP ont aussi constaté que les racines des arbres avaient été endommagées lors des travaux d'excavation pour l'aménagement de cet arrêt.

Pour le traitement de ces racines, l'entrepreneur concerné a été chargé de faire appel à une firme spécialisée pour l'application d'un produit cicatrisant, suivie d'une bonne surveillance, l'apport de terre franche et de substrat frais pour arbres afin de favoriser le développement de nouvelles racines et ce, dans le but de garantir la préservation des arbres touchés. Ces travaux seront réalisés prochainement.

Les racines ont bien été endommagées. Il convient donc de mener une réflexion pour éviter que les arrêts soient aménagés trop près de grands arbres et faire en sorte que pareil cas ne se reproduise plus.

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

**Mme Marion Lemesre.-** Je me joins aux éloges vu la sincérité de votre réponse. Les faits ont été photographiés et sont donc bien réels. C'est d'ailleurs quelqu'un qui s'y connaît mieux que moi qui en avait fait le constat.

J'entends que vous avez pris contact avec la firme et que les plaies seront pansées. Les arbres seront donc traités. J'espère que les dégâts causés ne sont pas irrémédiables et que des racines pourront se reformer. Il en va de la stabilité des arbres qui risquent, à défaut, de tomber dans quelques années.

J'entends également votre volonté que de tels travaux n'aient plus lieu à proximité de grands arbres. Peut-être aurait-on pu penser à déplacer l'arrêt pour le confort des passagers. En comparant sur photos le site actuel et la vision quelque peu bucolique et champêtre qui existait auparavant, je

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De werken werden uitgevoerd door de firma Kembo voor rekening van Mobiel Brussel en de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV).

*De gemeente Watermaal-Bosvoorde wilde het comfort van de gebruikers van het openbaar vervoer verbeteren.*

*De technische diensten van Mobiel Brussel en de DIOV hebben vastgesteld dat de wortels van de bomen tijdens de graafwerken voor de heraanleg van de stopplaats werden beschadigd. De aannemer moet een beroep doen op een gespecialiseerd bedrijf om de boomwond te behandelen: met leemgrond en bomenmest kan de groei van nieuwe wortels worden gestimuleerd en kunnen de bomen worden gered. Die werken worden binnenkort uitgevoerd.*

*De wortels zijn wel degelijk beschadigd. We moeten trachten dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen.*

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

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** De wonden van de bomen worden dus verzorgd. Ik hoop dat de schade niet onomkeerbaar is; de stabiliteit van de bomen staat op het spel.

*U vindt dat dergelijke werkzaamheden niet in de buurt van grote bomen zouden mogen plaatsvinden. Misschien had men kunnen overwegen om de halte te verplaatsen. We mogen in elk geval niet te veel raken aan de natuurlijke groene ruimte in het stad. Alles hoeft er niet kraaknet bij te liggen.*

trouve qu'on n'y a rien gagné. Il vaut parfois mieux chausser ses bottes que perdre le côté naturel de la ville. Il ne faut pas vouloir à tout prix que tout soit bien propre et bien net. Certains endroits doivent conserver leur caractère bucolique, comme c'est le cas à Watermael-Boitsfort. Je ne partage donc pas l'option suivie et vous remercie de vos efforts pour remédier au mal commis.

- *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 projet pilote de stationnement de nuit à Saint-Josse-ten-Noode".

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *La commune de Saint-Josse-ten-Noode a lancé en février un projet pilote destiné à soulager la pression du stationnement de nuit. Certaines places interdites de stationnement la journée sont désormais munies d'un panneau autorisant le stationnement entre 19h00 et 7h00. Dans la pratique, cela revient à autoriser le stationnement sur les trottoirs et les pistes cyclables.*

*Or, c'est illégal. Les articles 23 et 24 du Code de la route interdisent expressément l'arrêt et le stationnement sur les trottoirs et les pistes cyclables. Il est en outre interdit de placer simultanément un panneau d'interdiction et un panneau de stationnement.*

*Qui plus est, sur le terrain, cette formule mène à des dérives, dans la mesure où les voitures ne sont pas déplacées après 7h00.*

*Une telle modification exige de la part de la commune l'élaboration d'un règlement complémentaire de circulation, soumis à l'avis*

- *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 "het proefproject nachtparkeren in Sint-Joost-ten-Node".**

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** De gemeente Sint-Joost-ten-Node startte in februari een proefproject om de nachtelijke parkeerdruk aan te pakken. Enkele plaatsen waar overdag niet geparkeerd mag worden, kregen een uitzonderingsbord, waardoor er vanaf 19 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends wel auto's mogen parkeren. In de praktijk komt het echter op neer dat men op voet- en fietspaden parkeert.

Het mag misschien wel een creatief idee lijken, maar wettelijk is het niet. De Wegcode zegt in artikel 23 en 24 dat stilstaan en parkeren nooit toegelaten is op fietspaden en trottoirs. Verder is het verboden om tegelijkertijd een verbods bord (verboden te parkeren) en een parkeerbord te plaatsen.

Uit de situatie op het terrein blijkt bovendien dat een dergelijke vorm van nachtparkeren gemakkelijk leidt tot dagparkeren: ook na 7 uur 's ochtends blijven veel wagens staan. Daardoor blijven de fiets- en voetpaden ook overdag geblokkeerd.

*positif de la commission compétente. Je doute qu'il en soit allé ainsi.*

*Quel est votre avis sur cette formule de stationnement de nuit sur les trottoirs et les pistes cyclables ? Cela fait-il partie de votre politique ?*

*La commune a-t-elle demandé l'avis de la commission compétente ? Si oui, quel était-il ?*

*Avez-vous évoqué la situation avec la commune de Saint-Josse ? Quels accords ont-ils été pris ? Qu'adviendra-t-il de la situation ?*

Voor een dergelijke wijziging van de verkeerssituatie moet de gemeente een aanvullend verkeersreglement opstellen en voor advies voorleggen aan de bevoegde commissie. Pas na een positief advies kan de verkeerssituatie worden aangepast. Het zou me verbazen mocht dat in dit geval gebeurd zijn. Hoewel het om een proefproject gaat, wordt de situatie op het terrein wel degelijk veranderd en is een dergelijk advies dus noodzakelijk.

Kortom, we zijn niet blij met de situatie. Wat is uw standpunt over een dergelijke vorm van nachtparkeren op fiets- en voetpaden? Maakt het deel uit van uw beleid?

Heeft de gemeente voor dit aanvullende verkeersreglement het advies van de bevoegde commissie ingewonnen? Zo ja, wat was het advies van de commissie?

Hebt u de zaak met de gemeente Sint-Joost besproken? Wat is er afgesproken? Wat zal er met de verkeerssituatie gebeuren?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Le stationnement de nuit sur les pistes cyclables et les trottoirs est formellement interdit par le Code de la route et je le condamne expressément. La commission de tutelle sur les règlements complémentaires de police n'existe pas encore officiellement. La Région organise une tutelle informelle et informative dans l'attente de l'ordonnance instaurant les principes d'organisation de cette tutelle régionale.*

*La Région n'a pas reçu de proposition de règlement complémentaire de la commune de Saint-Josse et n'a donc pas encore réagi. J'examine comment réagir adéquatement à la décision de la commune.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Het nachtparkeren op fiets- en voetpaden wordt door de Wegcode formeel verboden. Ik veroordeel een dergelijke praktijk daarom uitdrukkelijk. De voogdijcommissie voor de bijkomende politiereglementen van de gemeenten bestaat officieel nog altijd niet. Het gewest organiseert een informele en informatieve voogdij in afwachting van de ordonnantie tot instelling van de organisatieprincipes van die gewestelijke voogdij.

De gemeente Sint-Joost-ten-Node heeft geen voorstel gedaan aan het gewest voor een bijkomend reglement. Het gewest heeft dan ook nog niet gereageerd aangezien de gemeente geen vraag heeft gesteld. Het heeft ook nog geen contact opgenomen met de gemeente om de situatie te bespreken. Ik ben wel aan het onderzoeken hoe we gepast kunnen reageren op de beslissing van de gemeente Sint-Joost-ten-Node. We kunnen niet gedogen dat er op fiets- en voetpaden wordt geparkeerd. Die beslissing is er gekomen omdat de nood het hoogst was, maar leidt tot wantoestanden die niet mogen blijven duren.

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Je suis très heureuse que vous condamniez la décision, car elle est effectivement illégale. Je vous recommande d'engager le plus rapidement possible une concertation avec la commune afin de supprimer ce nouveau règlement au plus vite.

- *L'incident est clos.*

#### 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 dérives publicitaires à la STIB".

**M. le président.-** À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le maintien de la rupture de charge entre les lignes 3 et 7 au rond-point Churchill".

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Dat is opnieuw een hoopvol antwoord. Ik ben heel blij dat u de beslissing veroordeelt want ze is effectief onwettig. U overlegt het best zo snel mogelijk met de gemeente Sint-Joost-ten-Node om de nieuwe regeling zo snel mogelijk af te schaffen. Hoe langer u wacht, hoe moeilijker het is om de klok terug te draaien. Het kan ook andere gemeenten op het slechte idee brengen om het voorbeeld van Sint-Joost-ten-Node te volgen. Ik stel voor om de situatie zo snel mogelijk aan te pakken - als u dat wilt en kunt - en de gemeente terug te fluiten. Dat zou fantastisch zijn.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de vermenigvuldiging van reclame bij de MIVB".

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

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het behoud van de overstapmogelijkheid tussen lijnen 3 en 7 aan de rotonde Churchill".

**M. le président.-** À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

### QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la plantation de haies en Région bruxelloise lors des travaux d'infrastructure".

**M. le président.-** La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe.-** Depuis plusieurs années, le secteur associatif et Bruxelles Environnement font la promotion auprès des citoyens de la plantation de haies selon des modalités éclairées.

En effet, autour des maisons et des jardins, une haie est installée le plus souvent pour clôturer, séparer des espaces ou protéger des regards indiscrets. Trop souvent, le choix se porte encore sur l'implantation d'une seule espèce végétale. Ainsi prolifèrent les haies uniformes de thuyas, cyprés ou lauriers cerises, tristes, s'intégrant mal au paysage et peu appréciées des oiseaux.

Au contraire, une haie champêtre constituée de plusieurs espèces indigènes (charme ou aubépine) s'adapte mieux à l'environnement. Elle offre des variations saisonnières, résiste mieux aux maladies et abrite une faune variée. La présence de charmes et de hêtres forme un écran visuel appréciable grâce à leurs feuillages marcescents (les feuilles mortes restent accrochées aux branches pendant l'hiver).

Je cite quelques extraits d'une brochure de Bruxelles Environnement intitulée "Un jardin naturel et convivial" :

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "het aanplanten van hagen in het Brussels Gewest bij infrastructuurwerken".

**De voorzitter.-** De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).-** Reeds enkele jaren stimuleren de verenigingssector en Leefmilieu Brussel de Brusselaars om op een duurzame manier hagen te planten.

*Hagen rond huizen of tuinen bakenen het terrein af of beschutten het tegen nieuwsgierige blikken. Maar al te vaak gaat het daarbij om een plantensoort die zich moeilijk integreert in het landschap en weinig vogels aantrekt, bijvoorbeeld cipres of laurierkers.*

*Een landelijke haag die bestaat uit verscheidene soorten daarentegen, kan zich beter aanpassen aan de omgeving, is beter bestand tegen ziektes en geeft onderdak aan diverse diersoorten.*

*In "Een natuurlijke en gezellige tuin" raadt Leefmilieu Brussel aan betegelde terrassen te vervangen door bloempotjes en hagen, zodat het water beter in de bodem kan sijpeleen. Daarnaast is het goed een mengeling van inheemse plantensoorten aan te planten die in de herfst verkleuren, om de dieren te voorzien in allerlei soorten graantjes en nectar, en hen een onderkomen te bieden.*

- "préférez des haies, plates-bandes ou parterres fleuris favorisant la pénétration de l'eau dans le sol en cas de fortes pluies, aux chapes bétonnées et cours pavées" ;
- "bosquets, arbustes, haies offrent nectar, fruits, graines et abris à beaucoup d'animaux. Favorisez un mélange d'espèces indigènes aux couleurs changeantes en fonction des saisons. Privilégiez des espèces végétales de chez nous comme le noisetier, l'aubépine, le charme ou l'érable champêtre" ;
- "alternatives à la clôture en béton ou en bois, les branches d'une haie dense de feuillus dissimulent très bien le jardin, tout en laissant passer la lumière et en coupant le vent. Les feuillus sont plus indiqués que les conifères qui offrent moins de nourriture aux animaux et acidifient le sol".

Trop souvent encore, il ressort que les choix de la Région sont loin de refléter ce qu'elle préconise auprès du grand public. Considérons, par exemple, la malheureuse replantation monospécifique d'arbres exotiques dans l'avenue de Tervueren en 2011, alors que les vieux marronniers auraient pu être remplacés par une haie vive marcescente pour cacher et atténuer l'agression du trafic afin de rencontrer l'objectif de préservation de la nature et de la biodiversité de l'accord de gouvernement dont voici un extrait : "Pour tout projet d'infrastructure de transport engendrant ou accentuant un effet de morcellement, au sein ou entre des sites de haute valeur biologique, des mesures compensatoires seront systématiquement imposées de manière à garantir la connectivité pour les espèces sauvages".

À titre d'exemple, un aménagement adapté de la végétation de l'avenue de Tervueren aurait pu constituer un corridor biologique joignant le parc du Cinquantenaire au parc de la Woluwe.

L'opportunité de planter de la haie vive mélangée est-elle prise en considération dans les mesures compensatoires liées aux aménagements des infrastructures régionales ? Le cas échéant, avez-vous connaissance du nombre de haies vives qui ont pu être constituées depuis le début de la législature ? Le projet de rénovation de l'avenue du Port n'est-il pas une belle opportunité de faire valoir un choix dans ce sens ?

*Spijtig genoeg volgt het Brussels Gewest niet altijd het advies dat het zelf aan de inwoners geeft. Zo hebben we de kans gemist om op de Tervurenlaan de oude kastanjelaars te vervangen door een haag die het verkeer zou afschermen en die, conform het regeerakkoord, het behoud van de biodiversiteit zou garanderen.*

*Een haag op de Tervurenlaan had een biologische corridor kunnen vormen tussen het Jubelpark en het Woluwepark.*

*Wordt er bij de aanleg van nieuwe infrastructuur systematisch overwogen om een haag met inheemse plantensoorten aan te planten? Hoeveel hagen zijn er sinds het begin van de legislatuur aangeplant? Biedt het project aan de Havenlaan geen gelegenheid daartoe?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- C'est un ajout ? Vous êtes sorti de votre question orale.

**M. André du Bus de Warnaffe.**- C'était dans mon texte. Cela été supprimé.

**M. Aziz Albishari.**- La présidente est très stricte : on ne peut pas faire de suggestions aux ministres.

**M. André du Bus de Warnaffe.**- Oui, c'est sans doute parce que la présidente du parlement n'accepte pas la moindre suggestion dans une interpellation ou une question.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- M. du Bus de Warnaffe, votre question est pertinente et me permettra de mieux vous éclairer sur le contexte dans lequel les aménagements végétaux préconisés par Bruxelles Environnement peuvent être mis en œuvre et les raisons pour lesquelles ces choix ne s'imposent pas sur les voiries régionales bruxelloises.

Comme vous l'avez souligné vous-même, Bruxelles Environnement fait la promotion d'aménagements végétaux favorisant l'indigénat, les haies vives et/ou mélangées, auprès des citoyens.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'une des richesses de notre capitale est la présence de nombreux jardins en intérieur d'îlot. À ce titre, il est en effet primordial de promouvoir de tels aménagements, favorisant la biodiversité dans des environnements favorables, peu exposés à la pollution et relativement calmes tels que les jardins privés, les parcs et les petits espaces verts.

Les voiries régionales, quant à elles, sont des endroits fortement exposés à différents types de stress urbains, qui accusent une fréquentation automobile très importante, ce qui engendre pollution, bruit, et surtout crée un milieu dangereux pour la faune. Dans ce contexte, il ne m'apparaît pas opportun d'attirer une biodiversité faunistique particulière dans ce milieu hostile, dont la destination ne permet pas qu'il en soit autrement à l'heure actuelle.

S'agissant de la biodiversité végétale et de son

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Stond dat in uw tekst?*

**De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).**- *Ja, maar het werd geschrapt.*

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *De voorzitter weigert systematisch elke suggestie aan de ministers.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).**- *Inderdaad.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Leefmilieu Brussel stimuleert de burgers om aanplantingen te doen en geeft daarbij de voorkeur aan inheemse planten, in de vorm van groene of gemengde hagen.*

*De vele binnentuinen in het gewest hebben een hoge biologische waarde. Het is belangrijk om die te promoten. Zij versterken de biodiversiteit en worden relatief weinig blootgesteld aan vervuiling van allerlei aard.*

*De gewestwegen daarentegen worden wel in grote mate blootgesteld aan vervuiling en lawaai, waardoor de fauna er gevaar loopt. Daar zal ook niet meteen verandering in komen. Het lijkt me daarom niet zo verstandig om de biodiversiteit aan gewestwegen te stimuleren.*

*Het nut van de aanplanting van inheemse hangen voor de bestrijding van ziektes is vrij beperkt, omdat te weinig soorten voldoen aan de criteria voor aanplanting langs de openbare weg.*

*U noemt de nieuwe aanplantingen aan de Tervurenlaan ongelukkig, maar de burgers zijn niet enkel bekommert om het leefmilieu, maar ook om het uitzicht en het erfgoed.*

*De vervanging van de kastanjebomen door hagen zou het landschappelijke aspect grondig verstoren. Bovendien is de ontwikkeling van biodiversiteit langs dergelijke drukke wegen niet aan te raden.*

*Het regeerakkoord voorziet in compenserende*

utilité dans la lutte contre les pathogènes, il est évident que l'indigénat ne constitue pas une réponse, étant donné le cortège d'espèces limité compatible avec les contraintes de gestion et d'entretien des arbres en alignement, en particulier sur les voiries régionales (mise au gabarit routier, port, résistance à la taille, aux sels de déneigement, etc.).

Lorsque vous qualifiez les nouvelles plantations de l'avenue de Tervueren de "malheureuses", vous semblez oublier que les enjeux, mais également les préoccupations des citoyens, ne sont pas exclusivement environnementaux mais également paysagers et patrimoniaux.

Votre suggestion de remplacer les vieux alignements historiques et monospécifiques de marronniers par des haies vives ne m'apparaît pas très opportune, étant donné que, pour les voiries de ce type, la valeur ajoutée des aménagements végétaux réside davantage dans ces considérations paysagères et patrimoniales. Je ne reviendrai pas sur les raisons pour lesquelles une biodiversité faunistique particulière n'est pas souhaitable en voirie, en particulier sur ces grands axes.

Quant aux dispositions de l'accord de gouvernement prévoyant des mesures compensatoires en cas de morcellement, au sein ou entre des sites de haute valeur biologique, d'une part, le renouvellement des plantations de l'avenue de Tervueren n'est pas un projet de nature à engendrer ou à accentuer un éventuel morcellement entre deux espaces verts. D'autre part, ni le parc du Cinquantenaire, ni le parc de Woluwe ne sont des zones vertes à haute valeur biologique telles que définies par le PRAS. Il en découle que les aménagements mis en œuvre avenue de Tervueren ne sont pas en contradiction avec l'accord de gouvernement.

Ceci répond à votre première question étant donné que la seule voirie régionale traversant une zone verte à haute valeur biologique, telle que définie par le PRAS, est la chaussée de Mons, à hauteur du site du Vogelzang à Anderlecht.

Au vu de ces considérations, il n'est pas apparu opportun à mon administration de procéder à la plantation de haies vives (ou haies libres) sur les voiries régionales bruxelloises, que ce soit pendant cette législature ou les précédentes. Ceci répond à

*maatregelen als gebieden met een grote biologische waarde opgedeeld worden of van elkaar gescheiden worden. Bij een wijziging van de aanplanting langs de Tervurenlaan verandert er echter niets. Nog het Jubelpark noch het Woluwepark staat in het GBP gedefinieerd als 'groengebied met hoogbiologische waarde'.*

*De enige gewestweg die een dergelijk gebied doorsnijdt, is de Bergensesteenweg ter hoogte van het gebied Vogelzang in Anderlecht. Om die redenen heeft de administratie nog nooit hagen aangeplant langs de Brusselse gewestwegen en is ze dat ook niet van plan.*

vos seconde question.

**M. le président.-** La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe.-** Vos réponses ajoutent une dimension à la réflexion. En effet, il est important de tenir compte des valeurs paysagères et patrimoniales. Sur ce point, des désaccords sont possibles entre une vision vantant totalement la biodiversité et les considérations évoquées.

Ceci étant, nous sommes en pleine évolution. Un colloque s'est tenu il y a quelques jours aux Facultés universitaires Saint-Louis à propos de l'incidence des arbres et de la végétation sur les voiries. Il y était, entre autres, question de coulées vertes permettant d'assurer à la fois une liaison et un renforcement de la biodiversité.

Les esprits évoluent. Il est possible que la considération de la biodiversité prenne un jour le pas sur ou complète heureusement la considération strictement patrimoniale.

Nous devrons nous appuyer sur les travaux des experts en la matière et vraisemblablement corriger le tir vers une affirmation de plus en plus radicale de la biodiversité dans l'ensemble du paysage urbain.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il est effectivement important de continuer à réfléchir à de nouvelles possibilités d'aménagements d'arbres, de plantes, de faune comme de flore dans un milieu urbain. Peut-être trouverons-nous un jour un bon compromis entre les désirs, ambitions et possibilités de chacun. Je reste tout à fait ouverte aux nouvelles évolutions allant en ce sens.

**M. le président.-** La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe.-** Le colloque du 15 mars qui s'est tenu aux Facultés universitaires Saint-Louis à Bruxelles s'intitulait "Arbres d'alignement en ville : vecteurs de biodiversité !".

- *L'incident est clos.*

**De voorzitter.-** De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).-** *Naast de biodiversiteit is inderdaad ook het landschap van belang.*

*De wetenschap staat echter niet stil. Enkele dagen geleden vond een colloquium plaats aan de Facultés universitaires Saint-Louis over de fauna langs de wegen. Er was onder meer sprake van 'groene corridors' die gebieden met elkaar zouden verbinden en de biodiversiteit zouden versterken.*

*Ooit zal men bij infrastructuurwerken overwegingen betreffende de biodiversiteit laten primeren op de erfgoedwaarde. Alleszins moeten we resoluut kiezen voor de vrijwaring van de biodiversiteit in onze stad. Experts kunnen ons daarbij helpen.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ongetwijfeld vinden we het juiste evenwicht. Ik sta daarvoor open.*

**De voorzitter.-** De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).-** *Het colloquium dat op 15 maart aan de Facultés universitaires Saint-Louis te Brussel werd gehouden, heette: "Arbres d'alignement en ville : vecteurs de biodiversité !".*

- *Het incident is gesloten.*

**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 "l'état d'abandon du pont du  
Germoir".

**M. le président.-** À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "de verloederde staat van de Mouterij-brug".

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

- *Het incident is gesloten.*