



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

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

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 13 JUIN 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 13 JUNI 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

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

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

SOMMAIRE		INHOUD	
INTERPELLATIONS	7	INTERPELLATIES	7
- de M. Aziz Albishari	7	- van de heer Aziz Albishari	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la politique de Bruxelles Mobilité en matière de gestion des pieds d'arbres d'alignement".		betreffende "het beleid van Mobiel Brussel inzake het beheer van de perkjes rond de stam van de rijbomen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mevrouw Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari.</i>	9	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari.</i>	9
- de Mme Françoise Schepmans	15	- van mevrouw Françoise Schepmans	15
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'absence d'investisseurs logistiques au Port de Bruxelles".		betreffende "de afwezigheid van logistieke investeerders in de Haven van Brussel".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans.</i>	16	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Françoise Schepmans.</i>	16
- de M. Didier Gosuin	19	- van de heer Didier Gosuin	19
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 "le fonctionnement des organes de direction de la STIB et la stratégie de communication".		betreffende "de werking van de directieorganen van de MIVB en de communicatiestrategie".	

Interpellation jointe de Mme Céline Fremault, concernant "l'accord de partenariat manqué avec les organisateurs des 20km de Bruxelles".	19	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Fremault, betreffende "het gemiste partnerschapsakkoord met de organisatoren van de 20km door Brussel".	19
Interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw, concernant "les contrôles effectués lors des 20km de Bruxelles et la position des membres du conseil d'administration de la STIB".	19	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw, betreffende "de controles bij de 20km door Brussel en de positie van leden van de raad van bestuur binnen de MIVB".	19
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Philippe Close, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin, Mme Céline Fremault, Mme Brigitte De Pauw.</i>	24	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Philippe Close, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin, mevrouw Céline Fremault, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	24
QUESTIONS ORALES	39	MONDELINGE VRAGEN	39
- 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 embarras de circulation causés par des camions égarés dans les rues de petit gabarit".	39	- van mevrouw Céline Delforge aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de verkeersproblemen door vrachtwagens die verdwalen in smalle straten".	39
- de Mme Caroline Persoons à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'abattage de 28 platanes sur l'avenue du Port".	42	- van mevrouw Caroline Persoons aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het vellen van 28 platanen aan de Havenlaan".	42
Question orale jointe de Mme Annemie Maes,	43	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes,	43

concernant "le réaménagement provisoire de l'avenue du Port".		betreffende "de tijdelijke heraanleg van de Havenlaan".	
- de M. Jef Van Damme	47	- van de heer Jef Van Damme	47
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 planification du réaménagement de la porte de Ninove".		betreffende "de planning voor de heraanleg van de Ninoofsepoort".	
- de Mme Françoise Schepmans	50	- van mevrouw Françoise Schepmans	50
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 "l'achat d'œuvres d'art par la STIB".		betreffende "de aankoop van kunstwerken door de MIVB".	
INTERPELLATIONS	53	INTERPELLATIES	53
- de M. Aziz Albishari	53	- van de heer Aziz Albishari	53
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
concernant "le projet de Plan piéton".		betreffende "het ontwerp van Voetgangersplan".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	53	Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	53
concernant "le Plan piéton".		betreffende "het Voetgangersplan".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Aziz Albishari, M. Jef Van Damme.</i>	56	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Aziz Albishari, de heer Jef Van Damme.</i>	56

QUESTION ORALE	62	MONDELINGE VRAAG	62
- de M. Aziz Albishari à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, concernant "la politique d'aménagement de zones 30 en Région bruxelloise".	62	- van de heer Aziz Albishari aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, betreffende "het beleid voor de aanleg van zones 30 in het Brussels Gewest".	62

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "la politique de Bruxelles
Mobilité en matière de gestion des pieds
d'arbres d'alignement".

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

M. Aziz Albishari.- Par cette interpellation, je rouvre la discussion que nous avions eue il y a quelques mois sur la politique générale en matière d'arbres d'alignement. Cette fois, j'évoquerai plus précisément la question des pieds de ces arbres, qui n'est pas aussi anodine qu'il n'y paraît.

Le 15 mars, aux Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL), un colloque était consacré aux arbres d'alignement. Une part importante des exposés et des débats a porté sur l'aménagement des pieds d'arbres, ce qui nous a agréablement surpris.

Tout d'abord, ces carrés de terre sont le talon d'Achille des arbres d'alignement : s'ils sont trop piétinés par les piétons ou écrasés par les roues de voitures, le sol devient imperméable, les racines sont blessées et l'arbre se meurt ; si les poubelles s'y entassent, des polluants peuvent empoisonner le sol.

D'autre part, ces pieds d'arbres peuvent constituer un réseau de "patchs" écologiques qui contribuent sensiblement à la biodiversité. Parfois, la nature elle-même a la possibilité de se développer

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "het beleid van Mobiel Brussel inzake het beheer van de perkjes rond de stam van de rijbomen".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Op 15 maart jongstleden hield de Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL) een colloquium over rijbomen, waarbij het vooral ging over het beheer van de perkjes rond de rijbomen.

Die perkjes zijn niet onbelangrijk, want ze vormen als het ware de achillespees van de rijbomen. Als er te veel overheen wordt gestapt of gereden, wordt de grond ondoorlatend en kunnen boomwortels afsterven. Achtergelaten vuilniszakken kunnen dan weer leiden tot bodemverontreiniging. De perken dragen ook bij tot een grotere biodiversiteit. Op die lapjes grond ontwikkelt de natuur er zich spontaan en kunnen lokale overheden of zelfs omwonenden bloemen planten.

Momenteel voert de vereniging Apis Bruoc Sella een campagne, gesubsidieerd door Leefmilieu Brussel, om bewoners te stimuleren die perkjes te onderhouden en er bloemen te planten die de ontwikkeling van bijenkolonies bevorderen.

Door het goedeheer van die kleine groene ruimten leren buren elkaar kennen, geraken ze gehecht

spontanément au pied des arbres d'alignement. Il arrive aussi que des gestionnaires publics des plantations organisent eux-mêmes la plantation de ces espaces. D'autres fois, ce sont les riverains eux-mêmes qui colonisent le pied de l'arbre devant leur porte en y plantant quelques fleurs ou plantes.

Afin de développer le potentiel écologique de ces espaces, l'association Apis Bruoc Sella mène actuellement une campagne intitulée "Maya'ge", subsidiée par Bruxelles Environnement, qui incite les habitants à s'approprier ces pieds d'arbres en y plantant des plantes mellifères propices au développement des colonies d'abeilles.

Cette cogestion d'un mini-espace vert par un collectif d'habitants est intéressante à plusieurs égards :

- elle crée, bien entendu, du lien entre les voisins ;
- elle renforce l'attachement des habitants à leur quartier ;
- elle affirme l'identité du quartier ;
- elle resserre le lien entre les citoyens urbains et la nature, ce qui est singulièrement important pour les enfants ;
- elle revalorise l'image du quartier et, le cas échéant, l'attractivité commerciale de certaines artères ;
- elle sensibilise les riverains et les passants au respect de l'espace public en général et des pieds d'arbres en particulier (piétonnement, parking, dépôts de poubelles ou d'immondices, déjections canines, etc.) ;
- elle soulage les services publics d'une charge de travail relative à la propreté publique et aux plantations.

Jusqu'à présent, ce programme s'est essentiellement développé en collaboration avec des autorités communales. Or, la Région est aussi un gestionnaire de voiries important, responsable de plus de 27.000 arbres.

Quelle est la politique de Bruxelles Mobilité en matière de gestion des pieds d'arbres d'alignement au niveau des structures de protection, de la qualité

aan hun wijk, krijgen ze net zoals voorbijgangers meer respect voor de openbare ruimte en wordt het imago van de wijk opgefleurd.

Momenteel wordt het programma enkel in samenwerking met gemeentebesturen uitgevoerd. Het Brussels Gewest is echter ook beheerde van een belangrijk aantal wegen en meer dan 27.000 bomen.

Hoe beschermt Mobiel Brussel de voet van de rijbomen en de bodemkwaliteit? Welk beleid voert de dienst inzake het onderhoud?

Is onderzocht of wilde planten aan de voet van de rijbomen gedijen? Wat zijn de resultaten?

Laat Mobiel Brussel de aanplanting van groen door derden rond de bomen langsneen de gewestwegen toe?

Krijgt Mobiel Brussel aanvragen van omwonenden die perkjes willen onderhouden of beheren? Hoe staat de gewestelijke administratie hiertegenover? Onder welke voorwaarden laat ze dat toe?

des sols, de l'entretien, etc. ?

L'opportunité de développer ou de laisser se développer spontanément des plantations au pied d'arbres d'alignement a-t-elle été étudiée ? Dans l'affirmative, avec quels résultats ?

Quelles sont les règles et les pratiques de Bruxelles Mobilité concernant les interventions de tiers, et en particulier le fait de cultiver des végétaux de petite taille (fleurs, plantes couvrantes ou grimpantes) au pied des arbres en voirie régionale ? Ces interventions sont-elles licites ? Sont-elles tolérées ?

Bruxelles Mobilité est-il parfois saisi de demandes formelles de la part de riverains ou d'associations en vue de pouvoir cogérer des pieds d'arbres dans le cadre de programmes comme Maya'ge, ou même de manière isolée ? Dans l'affirmative, quelle est l'attitude de l'administration régionale ? Celle-ci est-elle susceptible d'accueillir favorablement ce type de demandes, et sous quelles conditions ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les arbres d'alignement méritent une attention accrue. D'après les experts, ils peuvent remplir une fonction écologique s'ils sont choisis avec soin. Selon les espèces, ils peuvent en effet abriter différents types d'oiseaux ou attirer des abeilles et des bourdons. S'ils ont suffisamment d'espace pour se développer, leur taille - et donc l'amélioration de la qualité de l'air qu'ils permettent - et leur espérance de vie seront meilleures.*

En outre, la présence de plantes à leurs pieds en fait un réel vecteur de biodiversité. Par contre, un mauvais entretien de ces arbres restreint leur bénéfice écologique. Un manque d'espace racinaire, un élagage peu judicieux ou une taille de racines lors de travaux peuvent signer leur arrêt de mort.

La Flandre a récemment modifié un décret et donné pratiquement carte blanche aux entreprises d'utilité publique pour couper les racines des arbres qui seraient trop proches des lignes électriques souterraines ou des conduites de gaz.

Besprekking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het colloquium waarnaar collega Albishari verwijst was bijzonder interessant. Wij staan immers veel te weinig stil bij de positieve invloed van laanbomen op mens en natuur in een stedelijke omgeving. Deskundigen uit binnen- en buitenland zijn het erover eens dat laanbomen een belangrijke ecologische functie kunnen vervullen door het verbinden van parken en tuinen als de boomsoorten met zorg worden gekozen, als de bomen voldoende ruimte krijgen om zich ten volle te ontwikkelen en goed onderhouden worden en als aan hun voet verschillende planten kunnen groeien. Laanbomen zijn onmisbaar voor het groene netwerk binnen de stad. Ook voor mensen zijn bomen in de directe leefomgeving erg belangrijk. Uit onderzoek blijkt dat zicht op bomen rust geeft en de bloeddruk verlaagt. Het omhakken van bomen roept vaak heel emotionele reacties op bij de omwonenden.

De laanbomen verdienen dus meer aandacht. Hun ecologisch belang is afhankelijk van verschillende omgevingsfactoren. Die factoren kunnen worden beïnvloed door het beheer en het onderhoud van die

C'est un chèque en blanc leur permettant d'effectuer une coupe sauvage dans le système racinaire des arbres d'alignement. Ils risquent ainsi de mourir prématurément, d'être freinés dans leur croissance, de perdre des branches et d'être plus vulnérables aux maladies. Cette mesure est mal accueillie, non seulement par les associations de défense de la nature, mais aussi par les bureaux d'études qui travaillent avec les pouvoirs publics pour protéger au mieux ces racines. J'espère que la Région bruxelloise ne suivra pas l'exemple flamand.

Dans quelle mesure Bruxelles Mobilité tient-elle compte de la plus-value écologique de certaines espèces dans le choix des arbres ?

Bruxelles Mobilité veille-t-elle à ce qu'il y ait un espace racinaire suffisant et prévoit-elle des structures souterraines pour canaliser le réseau racinaire et éviter les conflits avec des impétrants ? Je vous ai transmis récemment une brochure sur ces techniques.

De quelle manière Bruxelles Mobilité associe-t-elle le quartier à la gestion et à l'entretien des arbres ?

bomen. Als men zorgt voor een grote diversiteit van bij voorkeur inheemse laanbomen, zullen zich ook meer verschillende vogelsoorten in de stad vestigen. Bomen met nectarhoudende bloemen hebben dan weer een positieve effect op de bijen- en hommelpopulaties. De hoeveelheid grond waarin een boom kan wortelen verhoudt zich rechtstreeks met de grootte van zijn kruin en heeft dus invloed op zijn luchtuiverende kwaliteit en zijn levensverwachting. Planten aan de voet van een boom zorgen voor meer insecten, bijen en vogels in de boom en maken van deze boom een echte vector van biodiversiteit.

Omgekeerd kan een slecht beheer van deze bomen de ecologische rol enorm inperken. Te weinig wortelgrond, onoordeelkundig snoeien, het doorzagen van wortels bij nutsWerken kunnen het doodvonnis van die bomen betekenen.

Onlangs heeft Vlaanderen een decreetwijziging goedgekeurd die nutsbedrijven nagenoeg carte blanche geeft om boomwortels die te dicht bij de ondergrondse elektrische lijnen en aardgasleidingen komen door te zagen. Dit is een vrijbrief voor het onzorgvuldig kappen van het wortelstelsel van de laanbomen, die zo het risico lopen om voortijdig te sterven, geremd te worden in hun groei, takken te verliezen en kwetsbaarder te worden voor ziektes. Op verschillende studiedagen en symposia is deze maatregel zeer ongunstig onthaald, niet alleen door de natuurverenigingen, maar ook door de studiebureaus, die samen met de overheden inspanningen leveren om die boomwortels maximaal te beschermen. Ik hoop dat Brussel het Vlaamse voorbeeld niet zal volgen.

In welke mate houdt Mobielt Brussel rekening met de ecologische meerwaarde van bepaalde boomsoorten bij de keuze (bijvoorbeeld inheemse soorten, verschillende soorten langs één weg, bloesemdragende bomen)?

In welke mate houdt Mobielt Brussel rekening met voldoende wortelruimte en voorziet ze in ondergrondse groeiplaatsconstructies, met wortelgeleidings- en wortelweringswanden om conflicten tussen nutsleidingen en wortelstelsels te vermijden? Ik heb u nog niet zo lang geleden een brochure bezorgd over deze technieken.

Op welke manier betrekt Mobielt Brussel de buurt bij het beheer en onderhoud van de bomen? Voor

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La situation des arbres, de la verdure au sein d'une agglomération urbaine, est un sujet très important.

(poursuivant en néerlandais)

Je suis très sensible à cette question et à celle de la nature en ville en général. Elle rend la ville viable et agréable. Les espèces d'arbres m'intéressent également. La santé des gens n'est pas seulement liée à la pollution de l'air, mais aussi, par exemple, aux allergies. Cela doit être intégré dans les choix.

(poursuivant en français)

Bruxelles Mobilité n'a pas de politique particulière concernant les structures de protection au pied des arbres. Lorsque de telles structures - grilles ou arceaux - sont mises en place, c'est la plupart du temps pour de nouvelles plantations. J'entends souvent qu'il faut donner de l'espace aux racines des arbres, mais il y a parfois un conflit avec des égouts en sous-sol, par exemple, quand il s'agit d'arbres qui sont déjà implantés dans la ville depuis longtemps.

Dans le cas de nouvelles plantations, il est beaucoup plus facile d'agir pour leur donner l'espace de se développer. La Direction projets et travaux de Bruxelles Mobilité, ou celle de Beliris, tient alors compte de la zone de viabilité des arbres et prévoit une protection pour ceux-ci.

Les structures de protection autour des troncs sont utiles, mais les grilles au pied des arbres compliquent le nettoyage des déchets qui s'y accumulent. Au niveau de la qualité du sol, un apport systématique de nouvelle terre arable est effectué lors des nouvelles plantations. En fonction des besoins, nous sommes parfois amenés à procéder à une injection d'engrais. Ceci doit également être fait sur des alignements plus anciens.

Un entretien des pieds d'arbres est prévu une fois par mois en période de végétation, de mars à

het plukken van vruchten bij vruchtdragende bomen, zou het bijvoorbeeld kunnen samenwerken met wijkcomités of mensen die in de buurt wonen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Groen is van groot belang in een stedelijke agglomeratie.*

(verder in het Nederlands)

Ik ben persoonlijk zeer gevoelig voor deze kwestie en voor de natuur in de stad in het algemeen. Zij maakt de stad immers leefbaar en aangenaam. Laanbomen, parken, moestuintjes, enzovoort, zijn dan ook zaken die de mensen in de stad verbonden houden met de natuur.

Ik ben zelf ook zeer geïnteresseerd in de boomsoorten. De gezondheid van de mensen in een stad heeft niet alleen te maken met de luchtvervuiling door bijvoorbeeld het autoverkeer, maar ook met allergieën en dergelijke. De boomsoorten spelen daar ook een belangrijke rol in. Deze zaken moeten meer meespelen in het beleid.

(verder in het Frans)

Mobiel Brussel voert geen specifiek beleid voor de bescherming van de voet van bomen. Een beschermingsstructuur wordt meestal alleen bij nieuwe aanplantingen aangebracht. Boomwortels hebben ruimte nodig, maar bij bomen die er al langer staan, zit ondergronds soms een riolering in de weg.

Bij nieuwe aanplantingen is het eenvoudiger om de wortels ruimte te geven. De directie Projecten en Werken van Mobiel Brussel of Beliris houdt rekening met de ruimte die bomen nodig hebben om levensvatbaar te zijn en zorgt voor bescherming.

Beschermingsstructuren rond boomstammen zijn nuttig, maar tussen de roosters blijft vaak moeilijk te verwijderen afval zitten.

Bij nieuwe aanplantingen wordt steeds verse, vruchtbare aarde gebruikt om de kwaliteit van de grond te verbeteren. Soms worden er meststoffen aangebracht, ook bij oudere aanplantingen.

novembre environ. Cet entretien comprend l'enlèvement des mauvaises herbes par binage et la mise en place d'écorces de pin ou de bois raméal fragmenté (BRF).

Vu la charge de travail, les conditions budgétaires et la politique d'augmentation de la biodiversité, nous sommes soucieux d'envisager d'autres solutions.

En effet, il existe actuellement trois zones de test où nous laissons pousser librement les mauvaises herbes dans l'espoir d'obtenir des résultats fleuris. Il s'agit de l'esplanade de l'Europe qui inclut l'avenue Paul-Henri Spaak dans le quartier de la gare du Midi, de la rue de Stalle à Uccle, et de la chaussée de Wavre à Auderghem. Vu que les résultats de l'opération sont mitigés, nous projetons de semer certains pieds d'arbres à partir du printemps 2013 afin d'obtenir une floraison plus jolie. Cette nouvelle façon d'appréhender les pieds d'arbres permettrait de ne plus intervenir que deux fois par an par fauchage : en juin et en octobre ou novembre.

J'ai toujours souligné l'importance de l'implication des riverains, mais à certaines conditions. Concernant les plantations aux pieds des arbres par des riverains, la politique de Bruxelles Mobilité les tolère, mais elles posent régulièrement des problèmes : gabarit inadéquat, manque d'entretien, clôture ou autre dispositif peu esthétique, etc.

Nous avons régulièrement des demandes formelles d'associations ou de comités de quartier en la matière. Bruxelles Mobilité y répond favorablement en fonction de la cohérence et du sérieux du projet. L'association ou le comité de quartier constitue un facteur positif et une garantie de continuité du projet, car les demandes individuelles de riverains isolés ne sont pas toujours le gage d'un entretien correct et continu. La seule condition que nous imposons à ce type d'initiatives est que l'entretien soit réalisé par le soin et aux frais du demandeur. Le projet est soumis à évaluation.

La situation actuelle peut encore être améliorée.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, j'ai lu avec beaucoup d'attention la brochure sur le traitement des racines que vous

De voet van bomen wordt van maart tot november één keer per maand onderhouden. Daarbij wordt onkruid weg geschoffeld en worden dennenschors of snippets van snoei hout aangebracht.

Gezien de werklast, de budgettaire omstandigheden en het op een grotere biodiversiteit gericht beleid worden andere oplossingen gezocht.

Momenteel laten we in drie testzones onkruid groeien in de hoop dat dat bloemenperken oplevert. Het gaat om de Europa-esplanade en de Paul-Henri Spaaklaan nabij het Zuidstation, de Stallestraat in Ukkel en de Waverssteenweg in Oudergem. Omdat de resultaten nogal middelmatig zijn, wordt er vanaf de lente van 2013 rond bepaalde bomen gezaaid om een mooier bloemeneffect te krijgen. Door de nieuwe aanpak moet er enkel in juni en in oktober of november worden gemaaid.

Betrokkenheid van de omwonenden is belangrijk, maar er zijn voorwaarden aan verbonden. Mobiel Brussel tolereert aanplantingen door bewoners, maar vaak is de afsluiting ongeschikt of wordt de aanplanting slecht onderhouden.

Geregeld dienen verenigingen of wijkcomités een aanvraag voor een aanplanting in. Als het om een coherent en ernstig project gaat, krijgt het groen licht van Mobiel Brussel. De vereniging of het wijkcomité onderhoudt de aanplanting. De enige voorwaarde is dat de aanvrager voor het onderhoud zorgt en er de kosten van draagt. De projecten worden geëvalueerd.

De huidige situatie kan nog beter.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, ik heb de brochure die u mij gegeven hebt, met veel aandacht gelezen. Daarin gaat het over de behandeling van de wortels. Als er in de buurt van laanbomen werken moet gebeuren aan nutsleidingen, vragen wij uitdrukkelijk om de wortels niet af te rukken, maar ze af te snijden en de snoeiwonden aan de wortels te behandelen. Soms kan men echter niet anders.

Heel veel laanbomen zijn immers zodanig geplaatst dat er veel te weinig ruimte is voor de ontwikkeling van de bomen zelf. Bovendien interfereren hun wortels met wat er in de ondergrond zit, zoals

m'avez donnée.

S'il faut effectuer des travaux sur des conduites à proximité d'arbres d'alignement, nous demandons explicitement de ne pas arracher les racines, mais plutôt de les couper et de traiter les blessures occasionnées aux racines. Il n'est parfois pas possible de faire autrement.

(poursuivant en français)

J'espère tout de même vous avoir fourni une réponse. M. Albishari, soyez-en sûr, c'est un sujet important à mes yeux et le souci de la nature environnante, de ces arbres qui habitent nos rues ne peut rendre la ville que plus agréable, plus humaine. Il convient de rester vigilant à ce propos.

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

M. Aziz Albishari.- J'ai écouté votre réponse avec attention, y compris votre préambule très fort en la matière.

En guise de préparation à cette interpellation, j'ai parcouru une artère que je connais relativement bien et qui, avec ses différentes composantes sociologiques, économiques, urbanistiques et architecturales, traverse une partie importante de notre Région. Il s'agit de la chaussée de Waterloo, qui commence à la porte de Hal et qui se termine, pour sa partie bruxelloise, à Uccle, à la frontière de Rhode-Saint-Genèse. La différenciation des quartiers et des activités qui s'y déroulent est très perceptible.

Cette voirie compte des plantations d'arbres d'alignement du début à la fin. Or, la manière de traiter les pieds d'arbres, que cela soit par les autorités publiques et/ou les riverains, est tout à fait différente selon les quartiers concernés. Il se fait que dans les quartiers très denses, populaires et commerçants, ces pieds d'arbres sont utilisés par les riverains comme des dépotoirs, et ce, en toute bonne foi. En revanche, dès qu'on passe à un niveau social supérieur, particulièrement dans les zones où se trouvent des fleuristes, on voit presque systématiquement se développer de véritables jardins publics entretenus. Cette observation différenciée contribue à la lecture sociale de notre ville.

riolen en andere voorzieningen. Op die plaatsen waar we in de ondergrond moeten werken, heb ik echter wel de opdracht gegeven om heel correct om te springen met de wortels.

(verder in het Frans)

Groen in de straten maakt de stad aangenamer en menselijker. Daar moeten we over waken.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *De Waterloosesteenweg is van de Hallepoort tot in Ukkel omzoomd met bomen. De manier waarop ze worden behandeld, verschilt echter sterk van wijk tot wijk. In drukke volks- en handelswijken deponeert de bevolking te goeder trouw afval aan de voet van die bomen. In andere wijken ziet men er goed onderhouden openbare tuintjes. Wat zich afspeelt aan de voet van bomen, vertelt veel over de sociale situatie van een wijk.*

Zou een informatiecampagne over wat toegelaten is aan de voet van bomen, geen goed idee zijn? Het is belangrijk erop te wijzen dat vuilnis schadelijk is voor bomen. Dat is ook duidelijk merkbaar: in wijken waar vuilnisbakken aan de voet van de bomen staan, zijn de bomen er vaak slecht aan toe.

Daarnaast moeten de omwonenden ook worden geïnformeerd over wat ze er mogen planten en hoe ze dat moeten doen. Als er zo vaak ongeschikte afsluitingen worden gebruikt en het onderhoud te wensen overlaat, waarom start u dan geen samenwerkingscampagne?

U zou een externe samenwerking kunnen voorstellen om deze initiatieven te steunen. Dat kan al dan niet in samenwerking met Leefmilieu Brussel.

Ne serait-il pas opportun de lancer une campagne d'information à l'attention des différents publics sur ce qui est permis de faire ou pas au pied des arbres d'alignement ? L'accent devrait être mis sur le dépôt des poubelles. Même s'ils sont faits de bonne foi et presque instinctivement, les dépôts de déchets au pied d'un arbre ont des effets nocifs sur sa santé. Il suffit d'ailleurs de le regarder pour s'en convaincre. En fonction des quartiers et de l'utilisation qu'on en fait, on constate la dégradation ou l'épanouissement de la santé de l'arbre.

Ma seconde remarque portera sur l'autorisation aux riverains de planter autour des pieds d'arbres. Vous dites que ces plantations sont tolérées, mais que l'on constate des problèmes dus à des clôtures inappropriées ou à un manque de gestion. En la matière également, pourquoi ne pas lancer une campagne de collaboration, à l'instar de ce qui est fait par certaines administrations comme Bruxelles Environnement ?

On pourrait proposer une collaboration externe de soutien et d'encadrement avec des initiatives de riverains ou des actions citoyennes autour de ces pieds d'arbres. Que cela se fasse en collaboration avec Bruxelles Environnement ou non, cela ne me regarde pas. Ce qui importe, c'est de faire preuve de davantage de volontarisme en la matière.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. Albishari a tout à fait raison. Dans certaines avenues, on peut déplorer le comportement du voisinage à l'égard de ces pieds d'arbres qui devraient apporter de lagrément à la ville.

Je vais proposer à mon administration d'envisager vos deux suggestions : informer sur ce qui est permis ou non, et stimuler les initiatives qui contribuent à un meilleur entretien des pieds d'arbres.

M. Aziz Albishari.- Je vous remercie d'avoir retenu ces deux suggestions.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De heer Albishari heeft gelijk. In bepaalde lanen kunnen we het gedrag van de buurt betreuren. Nochtans dragen bomen bij tot het welzijn in de stad.

Mijn administratie zal uw suggesties overwegen, namelijk een informatiecampagne voeren en initiatieven stimuleren die bijdragen tot een beter onderhoud.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Het verheugt me dat u mijn suggesties in overweging neemt.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'absence d'investisseurs logistiques au Port de Bruxelles".

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

Mme Françoise Schepmans.- Alors que la logistique représente un créneau qui connaît un succès grandissant, le Port de Bruxelles ne semble pas trouver d'investisseurs intéressés par les espaces qu'offre une situation de premier plan qu'est celle du Port.

Son site ex-Carcoke n'a pas trouvé d'entreprise logistique intéressée alors que certaines entreprises affichent, dans le secteur de la logistique, une croissance de leur activité se concrétisant par une augmentation de leurs investissements. Tel est le cas d'une filiale belgo-néerlandaise d'un groupe allemand qui a programmé deux investissements pour absorber la croissance de ses activités. Mais, malheureusement, le Port de Bruxelles ne figure pas sur la liste des sites retenus par cette société. Son choix s'est porté sur Willebroek et, au sud du pays, sur Mouscron. Cette société, spécialisée dans les services de transport de marchandises sur palettes, se sent à l'étroit dans ses installations actuelles.

Cet exemple me semble emblématique de la situation générale du Port de Bruxelles qui dispose de terrains importants, mais ne parvient pas à attirer suffisamment de sociétés utilisant les facilités du Port telles que le canal. Le Port de Bruxelles n'a-t-il pas annoncé qu'il investissait dans le créneau du transport par palettes ? Pourquoi une société qui développe ses activités précisément dans ce domaine n'a-t-elle jamais envisagé d'investir au Port de Bruxelles ?

Nous pouvons par conséquent nous interroger sur ce que je qualifierais de "manque de proactivité" de la part du Port vis-à-vis du développement de nouveaux débouchés, plus particulièrement celui du

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de afwezigheid van logistieke investeerders in de Haven van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Hoewel logistieke activiteiten in de lift zitten, lijkt de Haven van Brussel er niet in te slagen om logistieke bedrijven aan te trekken.*

Zo heeft de Haven nog altijd geen investeerder gevonden voor het voormalige Carcoketerrein, terwijl sommige logistieke bedrijven zo groeien dat ze aan uitbreiding denken. Een Belgisch-Nederlands filiaal van een Duitse groep dat gespecialiseerd is in palletvervoer, heeft voor zijn twee vestigingen voor Willebroek en Moeskroen gekozen. De Haven van Brussel heeft nochtans aangekondigd dat ze wil investeren in palletvervoer. Waarom heeft dat bedrijf dan nooit overwogen om zich in de Haven van Brussel te vestigen?

Voert de Haven van Brussel wel een proactief beleid?

De Haven van Brussel heeft onlangs een expert onder de arm genomen voor de ontwikkeling van haar activiteiten en is van plan om infrastructuurwerkzaamheden voor palletvervoer uit te voeren. Toch laat ze de kans schieten om een investeerder aan te trekken die gespecialiseerd is in dat soort activiteiten.

Wat is de bijdrage van de expert? Welk beleid voert de Haven van Brussel met betrekking tot het palletvervoer? Hoe ver staan de infrastructuurwerkzaamheden? De Haven van Brussel zou 15 miljoen euro in een nieuwe terminal investeren.

Heeft de Haven van Brussel contact opgenomen met die firma?

transport palettisé. Je vous interrogeais récemment sur l'apport de l'expert engagé par le Port pour développer ses activités. Pourquoi une opportunité d'investissement par une entreprise en pleine expansion semble-t-elle avoir échappé au Port ?

De la présentation de cette société dans le journal l'Écho le mois dernier, on peut déduire que c'eût été un investissement bénéfique pour la Région bruxelloise. Le Port projette d'une part un investissement en infrastructure pour les transports par palettes, mais manque, de l'autre, une opportunité d'attirer des investisseurs spécialisés dans ce type d'activités.

J'aimerais faire le point sur l'apport de cet expert et la politique du Port de Bruxelles pour intégrer le transport par palettes. Quel est l'état d'avancement de ses investissements en infrastructure pour ce faire ? En effet, il prévoit tout de même de très importants entreposages et d'investir, dans les années à venir, 14 à 15 millions d'euros dans un nouveau terminal.

Le Port a-t-il été en contact avec cette société qui va investir dans l'extension de ses activités ? Jamais le Port de Bruxelles n'est évoqué par cette entreprise qui affirme que, dans l'hypothèse où ses activités sont toujours aussi florissantes dans les années à venir, elle s'étendra plutôt à l'est du pays, à Genk plus particulièrement.

En définitive, pour quelles raisons le Port ne parvient-il pas à attirer ce type d'investisseurs dans notre Région ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le plan directeur du Port de Bruxelles prévoit effectivement d'implanter un centre de distribution sur le terrain qui appartenait jadis à Carcoke, raison pour laquelle le Port a sélectionné Katoen Natie, un acteur logistique de rang mondial. Celui-ci y a développé un plan d'implantation de plate-forme logistique en passe de se concrétiser selon deux volets : l'un concerne la logistique du courrier (postal et colis), l'autre est centré sur l'utilisation de la voie d'eau.

Waarom slaagt ze er niet in om zulke investeerders aan te trekken?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het Masterplan van de Haven van Brussel omvat de vestiging van een distributiecentrum op het oude Carcoketerrein. Hiervoor heeft de Haven Katoen Natie geselecteerd, een logistieke speler op wereldvlak, die er binnenkort een logistiek platform zal uitbouwen voor het versturen van brieven en pakketten en het gebruik van de waterweg. Het klopt dus niet dat de Haven geen internationale investeerders aantrekt.*

Il est donc faux d'affirmer que le Port de Bruxelles n'attire pas d'investisseurs internationaux.

Les projets du Port pour le transport palettisé de matériaux de construction ou de biens de consommation courante portent sur des flux destinés à la Région bruxelloise et non à une gestion centralisée de volumes destinés à une zone de desserte beaucoup plus large que la Belgique, comme c'est le cas pour le projet que vous citez. Le Port de Bruxelles privilégie les projets qui peuvent être utiles à l'approvisionnement de notre Région et de ses alentours.

Les deux projets que vous citez ne sont pas immédiatement compatibles avec ce critère.

Concernant le choix d'implantation de la filiale belgo-néerlandaise d'un groupe allemand, celui-ci n'est pas récent puisque ce groupe exploite le site de Mouscron depuis 1999. Le projet de Willebroek remplace un site existant devenu trop petit, implanté à proximité. À l'heure actuelle, Dachser travaille uniquement avec la route, mais étant donné la proximité relative de la voie d'eau pour cette dernière implantation, il n'est pas impossible d'imaginer que, dans un avenir plus ou moins proche, la partie des marchandises palettisées destinées à Bruxelles passe par la voie d'eau depuis ce site. Ce groupe pourrait alors devenir intéressant pour Bruxelles.

Le transport exclusif par camions ne nous incite pas à privilégier ce groupe pour l'instant.

Toutefois, il convient de relever que cette société n'a jamais répondu aux différents appels à projets lancés par le Port depuis 2002 pour l'octroi de concessions sur les terrains d'une superficie supérieure à un hectare.

Nous n'avons évidemment aucun moyen de forcer le secteur privé à opter pour Bruxelles. Le groupe que vous évoquez a eu autant d'opportunités que d'autres de répondre à notre appel d'offres, mais n'a jamais réagi à celui-ci. Si, à l'avenir, il envisageait d'utiliser davantage la voie d'eau pour l'acheminement de marchandises destinées à Bruxelles, il attirerait davantage l'attention du Port de Bruxelles qu'aujourd'hui.

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

De Haven kiest voor projecten die betrekking hebben op palletvervoerstromen bestemd voor het Brussels Gewest en niet voor een gecentraliseerd beheer van volumes bestemd voor een veel groter afzetgebied.

Het Belgisch-Nederlandse filiaal van een Duitse groep is sinds 1999 gevestigd op de site in Moeskroen. Het project in Willebroek komt er, omdat de site in de buurt te klein was geworden. Dachser maakt momenteel enkel gebruik van wegtransport, maar gezien de nabijheid van de waterweg is het niet ondenkbaar dat een deel van de goederen bestemd voor Brussel, ooit per water wordt vervoerd. Dat zou de groep interessanter maken voor Brussel. Zolang dat evenwel niet het geval is, geniet dat bedrijf niet onze voorkeur. Bovendien heeft het bedrijf nooit gereageerd op de verschillende projectoproepen van de Haven.

Wij kunnen privébedrijven niet verplichten om voor Brussel te kiezen, maar als het bedrijf meer gebruik zou maken van de waterweg, zou het ook meer de aandacht van de Haven trekken.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mme Françoise Schepmans.- Concernant le site ex-Carcoke, on accueille bpost par défaut parce que Katoen Natie n'avait visiblement pas d'autre option. Il aurait été plus intéressant d'accueillir une entreprise logistique qui utiliserait notamment le canal pour ses activités.

L'espace occupé par l'entreprise Dachser à Willebroek comprend l'usage de la voie d'eau. Elle l'utiliserait également si elle s'installait à Bruxelles. Ce n'est pas un transport qui concerne directement la Région bruxelloise, mais qui, a priori, devrait être générateur d'emplois et bénéficierait de manière indirecte à Bruxelles puisque Dachser Belgium emploie 325 personnes, soit 250 équivalents temps plein. Elle annonce par ailleurs qu'elle va créer une trentaine d'emplois d'ici la fin 2013.

Évidemment, on ne peut pas obliger le secteur privé à investir, mais faisons-nous tout pour attirer ce type d'entreprises à Bruxelles ? Vous nous dites que Dachser n'a pas répondu à l'appel à manifestation d'intérêt. Mais le spécialiste engagé au Port de Bruxelles n'est-il pas justement le relais vers ces entreprises privées ? Son objectif n'est-il pas de les amener à s'intéresser aux activités du Port de Bruxelles ? J'ai le sentiment d'un manque dans la concrétisation des projets qui pourraient se réaliser pleinement au bénéfice du Port de Bruxelles.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le service commercial du Port de Bruxelles est très proactif dans la recherche de partenaires commerciaux, mais à certaines conditions. Le Port doit servir à l'approvisionnement de Bruxelles. Il faut utiliser la voie d'eau. L'entreprise que vous citez peut être un partenaire intéressant dans le futur, mais pour le moment, elle ne répond pas vraiment aux critères privilégiés par le Port de Bruxelles.

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

Mme Françoise Schepmans.- Le groupe bpost ne répondait pas non plus à ces critères et a tout de même été retenu.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
Voor het oud Carcoketerrein heeft de Haven bpost aanvaard bij gebrek aan een andere investeerder. Een logistiek bedrijf dat de waterweg gebruikt, was interessanter geweest.

Dachser zal op het terrein van Willebroek gebruikmaken van de waterweg. Het bedrijf zou dat ook gedaan hebben in Brussel. Het goederenvervoer is niet direct voor Brussel bestemd, maar zou wel voor werkgelegenheid zorgen en Brussel indirect ten goede komen, aangezien Dachser Belgium 325 personen in dienst heeft en van plan is om tegen 2013 nog een dertigtal jobs te creëren.

Wij kunnen de privésector niet verplichten om te investeren, maar wat doen wij om dat soort bedrijven aan te trekken? Dachser heeft niet gereageerd op de projectoproepen, maar heeft de deskundige niet als taak om dergelijke privébedrijven te benaderen en hun belangstelling voor de Haven te wekken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De commerciële dienst van de Haven zoekt proactief naar partners, maar onder bepaalde voorwaarden. De Haven moet dienen voor de bevoorrading van Brussel en de bedrijven moeten gebruikmaken van de waterweg. Het bedrijf waarnaar u verwijst, kan later misschien een interessante partner worden, maar voldoet momenteel niet aan de criteria van de Haven.*

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
Bpost voldoet evenmin aan de criteria, maar is wel geselecteerd.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "le fonctionnement des organes de direction de la STIB et la stratégie de communication".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE FREMAULT,

concernant "l'accord de partenariat manqué avec les organisateurs des 20km de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW,

concernant "les contrôles effectués lors des 20km de Bruxelles et la position des membres du conseil d'administration de la STIB".

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

M. Didier Gosuin.- Je ne vais évidemment pas refaire la chronique des incidents qui se déroulent régulièrement à la STIB. À tout moment, des voix discordantes se font entendre, tantôt sur l'insécurité, tantôt sur les accidents, ou encore sur les 20km de Bruxelles. Je constate que la STIB donne l'impression d'une grande cacophonie. Des directeurs généraux s'expriment dans un sens, parfois de manière outrancière, la ministre se prononce, elle aussi, et c'est légitime. On entend également des administrateurs, mais rarement la présidente, je ne sais pas si elle existe encore.

Toutes ces personnes ne cessent de s'enfoncer les unes les autres, donnant une image détestable de la STIB et de la Région bruxelloise. Car le Bruxellois sait bien que la STIB est l'une des missions essentielles de la Région bruxelloise. Quand on voit comment ceux qui sont appelés à gérer cette grande entreprise sont à couteaux tirés pour n'importe quel événement, on a l'impression que certains cherchent à brûler la politesse aux autres de façon à apparaître dans les médias. Il est temps que le

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de werking van de directieorganen van de MIVB en de communicatiestrategie".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,

betreffende "het gemiste partnersaksakkoord met de organisatoren van de 20km door Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,

betreffende "de controles bij de 20km door Brussel en de positie van leden van de raad van bestuur binnen de MIVB".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Ik wil hier geen kroniek schrijven van alle incidenten bij de MIVB. We horen almaar meer tegenstrijdige boodschappen. Bij de MIVB is het een kakofonie van meningen en standpunten van de directeursgeneraal, de minister en de bestuurders, de voorzitter horen we slechts zelden.*

Iedereen heeft het op elkaar gemunt. Blijkbaar wil men te allen prijze de media halen. Het Brussels Gewest en de MIVB komen er alleszins slecht uit. Het is tijd om orde op zaken te stellen, mevrouw de minister.

Bestaat er zo iets als een communicatiestrategie? Zelf heb ik de indruk dat de communicatie alle kanten uit gaat.

Er is nood aan een communicatiestrategie die rekening houdt met de ernst van de voorvalen. Het is onaanvaardbaar dat het niet de directeur-generaal is, maar de bestuurders die verklaringen afleggen bij dodelijke ongevallen. Dat is nochtans

gouvernement et vous-même, Mme la ministre, mettiez de l'ordre dans cette maison.

Y a-t-il une stratégie de communication ? J'ai plutôt l'impression qu'il y a une "non-stratégie de non-communication", ou plutôt de communication à tout-va.

Il faudrait mettre en place une stratégie, sérier les niveaux d'intervention. Il est inacceptable qu'en cas d'accident, de mort de personne, on n'entende que des administrateurs s'exprimer et pas le directeur général. Il s'agit pourtant plus de gestion que de politique ! Et on en vient à accuser la couleur des trams, dont on nous a dit il y a quelques années qu'ils seraient plus visibles qu'avant, ce qui n'est peut-être pas le cas...

Existe-t-il une stratégie ? Qu'allez-vous mettre en œuvre pour qu'enfin chacun soit à sa place et qu'on évite ce charivari de déclarations incendiaires ? Immanquablement, celles-ci sont suivies d'interpellations puis de l'éternelle réponse de la ministre qui dit que tout va bien... Jusqu'à l'événement suivant.

Nous devrions entendre ici, en commission, les responsables de la STIB sur leur stratégie de communication. Quel niveau doit-il intervenir pour tel ou tel type de problème ? Est-ce le rôle du politique de s'exprimer à propos d'un accident sur la voie publique ? Est-ce le rôle du directeur général de prendre la parole sur des axes politiques, ce qu'il a encore fait tout récemment ? Le rôle de la ministre n'est pas non plus d'intervenir partout sur telle panne ou telle action de coercition sur tel coureur de telle manifestation. Cela dévalorise toutes les fonctions : on a l'impression que tout le monde s'occupe de tout, que, de toute façon, rien ne change, et que la STIB est un navire en perdition.

Or ce n'est pas vrai. La STIB est un très bon outil, une entreprise dont la fonction est primordiale en Région bruxelloise. Elle fait aussi beaucoup de choses positives, même si l'on n'entend ici que du négatif. Et c'est l'opposition qui le dit ! Mais il vous appartient maintenant de recadrer les éléments et d'exiger une stratégie de communication. Et s'il y a des décisions à prendre, que les politiques se donnent le temps de la réflexion et d'une coordination.

Je n'ai pas envie de surfer sur la vague des

een beheerskwestie en heeft niets met politiek te maken.

Hoe zult u voortaan deze ongecoördineerde uitspraken vermijden? Ze leiden steeds tot interpellaties waarop u antwoordt dat alles goed gaat.

Ik pleit ervoor om de MIVB-verantwoordelijken uit te nodigen voor een hoorzitting waarin ze hun communicatiestrategie kunnen toelichten. Politici en de bevoegde minister moeten toch niet bij elk ongeval op de openbare weg of bij een defect het woord nemen? De directeur-generaal moet evenmin commentaar geven op de beleidslijnen, zoals hij onlangs deed. Op die manier verliezen de verschillende functies hun waarde en ontstaat de indruk dat de MIVB een zinkend schip is.

De MIVB is nochtans een waardevolle onderneming met een essentiële opdracht. Ook als oppositielid geef ik ruiterlijk toe dat zij heel wat positiefs realiseert.

Mevrouw de minister, u moet van de MIVB een duidelijke communicatiestrategie eisen en de nodige tijd uittrekken voor het nemen van belangrijke beslissingen.

De burger heeft er genoeg van. Als we zo verder doen, dreigen we een waardevolle onderneming ten gronde te richten.

événements, mais je vous communique le ras-le-bol du citoyen. À jouer ce jeu, nous sommes en train de détruire un outil pourtant très performant.

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

Mme Céline Fremault.- Pour ma part, j'interviendrai plus particulièrement sur les questions relatives à la dernière édition des 20km de Bruxelles. J'imagine qu'au moins en partie, l'interpellation de M. Didier Gosuin a trait à la communication qui a eu lieu à propos de cet événement. Différents partis se sont déjà exprimés sur la question.

Chaque année, plus de 30.000 participants défient les rues de Bruxelles pour tenter d'améliorer leur chrono personnel. L'image que donne cet événement de notre Région est évidemment très positive, ce qui explique son succès. C'est d'ailleurs pourquoi le gouvernement octroie, chaque année, un subside aux organisateurs pour la bonne organisation de l'événement. La "bonne organisation" suppose différents paramètres : la sécurité des coureurs, les stands de distribution d'eau, le nettoyage des voiries et l'organisation des déplacements des participants avant et après l'événement, ce qui nous amène à la STIB. Il s'agit de différents éléments auxquels tout organisateur d'événement se doit d'être attentif.

Or, cette année, aucun accord de partenariat avec la STIB ne semble avoir été conclu par les organisateurs. On a presque davantage parlé de cette absence d'accord que de l'événement en lui-même. La presse nous a appris que le montant proposé par la STIB pour assurer la gratuité du réseau aux participants et pour augmenter ses fréquences un dimanche matin était inférieur à celui proposé et accepté les années précédentes !

Cela nous renvoie à un sujet dont nous avons déjà discuté longuement dans cette enceinte : l'obligation pour tout organisateur d'événement de signer un partenariat de mobilité avec un opérateur de transports publics. Nous avons même déjà voté cette obligation, il y a un peu plus de trois ans, le 30 avril 2009. Où en êtes-vous donc avec les arrêtés d'application de cette ordonnance ? Est-elle effective ? Si non, quand le sera-t-elle véritablement ? Je pense que ce qui s'est passé lors du week-end des 20km de Bruxelles nous montre

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

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- Elk jaar telt de 20kilometer door Brussel meer dan 30.000 deelnemers. De overheid kent jaarlijks een subsidie toe aan de organisatoren, die zorgen voor de veiligheid van de renners, stands met water, het schoonmaken van de wegen voor en na het evenement en het vervoer van de deelnemers.

In tegenstelling tot voorgaande edities hebben de organisatoren dit jaar geen akkoord met de MIVB gesloten. Volgens de pers zou de MIVB zelfs een lagere bijdrage dan voorgaande jaren hebben gevraagd om deelnemers gratis te laten rijden en de frequentie op zondag te verhogen.

Reeds op 30 april 2009 hebben wij een ordonnantie goedgekeurd om organisatoren van evenementen te verplichten een akkoord te sluiten met een openbaarvervoersmaatschappij. Wanneer zult u eindelijk de uitvoeringsbesluiten uitvaardigen? Laten we vermijden dat hetzelfde probleem zich voordoet bij toekomstige evenementen.

Zelfs zonder uitvoeringsbesluit kunt u organisatoren een duwtje in de goede richting geven. Is de toekenning van subsidies voor de promotie van Brussel afhankelijk van de opmaak van een veiligheids- en mobiliteitsplan en van samenwerking met de MIVB?

Naar verluidt zouden van de 30.000 deelnemers er 5.000 tot 10.000 gebruikgemaakt hebben van het openbaar vervoer en zouden er een honderdtal pv's uitgeschreven zijn. Kunt u deze cijfers preciseren?

De deelnemers hadden hun voorzorgen moeten nemen en een vervoersbewijs meenemen. Hadden de MIVB-controleurs de opdracht gekregen zo veel mogelijk reizigers te bekeuren, of moesten ze erop toezien dat de veiligheid van de gebruikers niet in het gedrang kwam, gelet op de toevloed van MIVB-gebruikers? Welke opdracht kregen de controleurs die dag?

l'importance de donner corps à cette ordonnance. Et on me dit que d'autres événements à venir risquent de poser problème également. Autant éviter toute publicité de cet acabit.

Même sans arrêté d'application, il y a moyen de jouer également sur les subsides que le gouvernement régional donne aux organisateurs via le budget Image de Bruxelles. Est-il prévu, lors de l'octroi de ces subsides, que les organisateurs remplissent certaines obligations, entre autres celles d'élaborer un plan de mobilité et de sécurité et un partenariat avec la STIB, ainsi que cela se fait pour de nombreux événements à l'étranger ?

Le dernier volet concerne toute la discussion qui a pu avoir lieu autour des contrôles mis en place durant l'événement. Des chiffres ont été communiqués par la presse.

Ainsi, d'après les informations dont nous disposons, une centaine de PV auraient été dressés. Sur 30.000 participants, on évalue que 5.000 à 10.000 personnes ont emprunté les transports en commun.

Il semble donc que les coureurs aient pu prendre leurs précautions et emporter leur titre de transport Mobib avec eux. Pouvez-vous préciser ou confirmer ces chiffres ? Les agents de la Stib avaient-ils reçu, ce jour-là, des instructions particulières visant à verbaliser le plus possible, comme certains l'ont prétendu ?

Avaient-ils au contraire une mission de contrôle et de sécurisation vu l'afflux de voyageurs ? Quelles sont, en définitive, les consignes qui ont été données aux opérateurs de la Stib ce jour-là ?

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Le dimanche 27 mai, 30.000 coureurs ont participé aux 20km de Bruxelles, une belle initiative qui contribue à l'image de Bruxelles.*

Quel ne fut pas notre étonnement en entendant toute cette agitation autour d'une action de contrôle menée par la STIB ! Plusieurs coureurs ont été verbalisés, car ils n'étaient pas en possession d'un titre de transport valable.

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

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Op zondag 27 mei werd onder een stralende hemel de 20kilometer door Brussel gelopen. Meer dan 30.000 enthousiastelingen namen aan het evenement deel. Dit mooi initiatief draagt bij tot het imago van Brussel, maar niet iedereen is even goed voorbereid. Sommigen slaagden er niet in om de 20 kilometer uit te lopen en namen in Herrmann-Debroux de metro tot de finish.

Groot was onze verbazing toen we alle commotie

Certains estiment que l'application correcte du règlement de la STIB nuit à l'image de cette dernière. D'autres jugent nécessaire de se profiler politiquement en attaquant l'organisation dont ils sont responsables. Ils oublient que la STIB n'a fait que son travail et que l'organisateur a refusé cette année de conclure une convention avec la STIB pour permettre aux participants de voyager gratuitement sur le réseau. Des mesures urgentes doivent être prises dans le cadre des grands événements.

Utiliser cet événement pour attaquer une fois de plus le directeur général ad interim et un partenaire de la coalition nous stupéfie. La proposition d'annuler purement et simplement les amendes est indigne d'un État de droit.

Nous sommes heureux qu'avec la présidente du conseil d'administration de la STIB, vous ayez gardé la tête froide et promis de chercher une solution.

Qu'en est-il de la piste de réflexion consistant à ce que l'organisateur conclue avec effet rétroactif une convention avec la STIB et annule les amendes ?

Le vice-président du conseil d'administration de la STIB est-il encore soutenu par ses pairs ? Il est difficile de défendre un dossier quand la présidente annonce une chose et que le vice-président affirme son contraire dans les médias.

Avez-vous pris des accords concrets avec la STIB afin de renforcer l'offre des transports publics lors des grands événements à Bruxelles ?

hoorden rond een controleactie van de MIVB. Een aantal lopers had geen geldig vervoerbewijs op zak en werd bekeurd. Nochtans weegt een gemiddeld ticket van de MIVB hooguit 2 gram en kan het dragen ervan moeilijk verantwoordelijk worden gesteld voor een slechtere prestatie.

Sommigen vinden dat een correcte toepassing van het reglement binnen de MIVB het imago van Brussel zou schaden. Anderen vinden het nodig zich politiek te profileren door de organisatie waarvoor ze verantwoordelijkheid dragen aan te vallen. Ze vergeten daarbij dat de MIVB gewoon haar werk deed. Ze vergeten dat de organisator, in tegenstelling tot vorige jaren, weigerde een overeenkomst met de MIVB te sluiten om de deelnemers gratis te laten reizen op het MIVB-net. Daar wringt misschien voor een deel het schoentje. Ik ben het met mevrouw Fremault eens dat er dringend maatregelen moeten worden genomen in het kader van grote evenementen.

De MIVB aanvallen omdat die haar werk deed, terwijl de commerciële organisator verzuimde zijn werk te doen, verbijstert onze fractie. Deze gebeurtenis aanwenden om in prime time nogmaals de directeur-generaal ad interim én een coalitiepartner aan te vallen, slaat ons met verstomming. Het voorstel om de boetes gewoon te verscheuren, is een rechtstaat onwaardig.

We waren wel blij dat u samen met de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB het hoofd koel hebt gehouden en beloofd hebt om naar een oplossing te zoeken.

Is er intussen meer duidelijkheid over het denkspoor waarbij de organisator eventueel met terugwerkende kracht een overeenkomst met de MIVB sluit en de boetes vervallen?

Wordt de ondervoorzitter van de raad van bestuur van de MIVB nog wel gedragen door de raad van bestuur? Het wordt immers een moeilijk te verdedigen zaak als de voorzitter iets afkondigt en de ondervoorzitter in de media iets anders beweert. Dat komt het imago van de MIVB en uiteindelijk van Brussel zeker niet ten goede.

Hebt u intussen met de MIVB al concrete afspraken gemaakt voor meer openbaar vervoer naar aanleiding van de andere grote evenementen die nog op stapel staan in Brussel?

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Les débats d'aujourd'hui sont assez révélateurs. M. Gosuin a commencé avec une interpellation très globale, et ce qui a été dit des 20km de Bruxelles n'est, à mon sens, qu'un avatar de cette première interpellation. Nous touchons au cœur du problème.

J'ose espérer que nous sommes tous des défenseurs des transports publics, mais, malgré cela, il est difficile d'être tendre envers la STIB.

Le premier problème a trait aux questions de gouvernance et de démocratie. La STIB est une entreprise publique qui capte l'un des plus gros budgets régionaux. Elle devrait donc, a priori, être étroitement contrôlée par les représentants élus. Pourtant, les seuls biais par lesquels nous exerçons notre contrôle, c'est un conseil d'administration qui représente le gouvernement, qui se tient dans un lieu clos, dont les débats ne sont pas publics et où l'opposition n'est pas représentée, et un contrat de gestion signé tous les quatre ans par la Région avec cette entreprise. Par ailleurs, il y a une direction dont le pouvoir est flou. D'un côté, elle se plaint qu'il n'y ait pas de ligne directrice politique et de l'autre, que le politique lui intime trop d'ordres.

C'est un sujet qui concerne le quotidien des Bruxellois, ceux qui utilisent quotidiennement la STIB comme les autres, puisque cela touche aux questions d'emploi, de mobilité, de congestion... Malheureusement, au niveau parlementaire - lequel devrait être le premier lieu de contrôle démocratique -, on se rabat sur les symptômes, sur les conséquences de cette gestion particulière. Des parlementaires vont donc s'inquiéter des conséquences concrètes pour les usagers des 20km de Bruxelles, du déplacement d'un arrêt, soit de changements qui ont l'air minimes sur papier, mais qui ont un impact réel pour les personnes concernées. Vous vous en étiez plainte dans la presse. Nous rabâchons en effet tous ces éléments ici, mais il serait dramatique que nous ne fassions même plus cela.

Là-dessus vient se greffer les problèmes de la communication et la considération de l'entreprise

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Zelfs de grootste voorstanders van het openbaar vervoer kunnen moeilijk nog mild zijn voor de MIVB.*

De MIVB palmt als overheidsbedrijf een van de omvangrijkste budgetten in van het gewest. Daarom alleen al moet ze nauwgezet worden opgevolgd door de parlementsleden. De enige controlemiddelen zijn echter een raad van bestuur, die achter gesloten deuren debatteert en waarin de oppositie niet vertegenwoordigd is, en een beheerscontract dat het gewest vierjaarlijks met de maatschappij aangaat. Bovendien is het onduidelijk hoeveel macht de directie heeft. Enerzijds klaagt ze over een gebrek aan beleidsrichtlijnen, anderzijds over het feit dat de politiek een te grote invloed uitoefent.

De MIVB maakt deel uit van het dagelijkse leven van de Brusselaar: ze heeft invloed op hun werk en hun mobiliteit. Jammer genoeg kan het parlement alleen de symptomen bestrijden die het gevolg zijn van het eigenaardige beheer van de MIVB. Het gaat om wijzigingen die op papier miniem lijken, maar die voor veel gebruikers grote gevolgen hebben. U klaagt daarover in de pers, maar het zou nog veel erger zijn als het parlement zelfs die kleine zaken niet meer zou aanpakken!

Daarbovenop komen de communicatieproblemen en de houding van de MIVB tegenover de reizigers en haar personeel. Hoe komt het dat een deel van de werknemers, die bewust voor de MIVB kozen, omdat ze voor het openbaar vervoer wilden werken, gedegouteerd zijn? Openbaar vervoer is een fantastisch gegeven en de MIVB zou moeten worden gepromoot, maar ze verdient vaak kritiek. Laten we ons daarover buigen, in het belang van alle burgers, inzonderheid de gebruikers van het openbaar vervoer.

Er zijn onvoldoende richtlijnen en de enige richtlijn die er gegeven werd, heeft betrekking op het financiële aspect. Dat leidt ertoe dat sommigen ingenomen zijn met het mooie financiële evenwicht, terwijl er op het terrein geklaagd wordt. Vooral tijdens de spits zijn reizigers ontevreden.

STIB à l'égard de ses usagers et de ses travailleurs. Comment explique-t-on qu'une partie de ces travailleurs, qui ont postulé à la STIB par choix et par passion pour travailler dans les transports publics, soient dégoûtés ? De même, bien que j'estime que les transports publics sont merveilleux, et alors que je voudrais encenser et promouvoir la STIB, j'en viens à la critiquer fréquemment.

Nous devons pouvoir débattre du fonctionnement de la STIB et de la considération qu'elle a pour ses usagers, ses travailleurs, et même pour le politique qui n'est là que pour représenter l'intérêt des citoyens et des usagers.

Il y a, selon moi, une double problématique. D'une part, nous ne donnons pas assez de lignes directrices, d'autre part la seule que nous donnons porte sur l'aspect financier : taux de couverture, équilibre financier, etc. Sur le terrain, il en résulte une situation catastrophique. On a alors des gens qui vont se féliciter d'un formidable bilan financier - on peut faire dire beaucoup aux chiffres - et d'autres sur le terrain qui se plaignent. Il suffit de discuter avec les usagers pour constater leur état d'esprit, en particulier aux heures de pointe.

Il y a au moins un aspect que nous pourrions régler relativement vite, c'est la communication envers les usagers. Vous n'imaginez pas l'impact. Concernant cette histoire des 20 kilomètres, effectivement, on peut reprocher à l'organisateur de ne pas avoir pris ses dispositions. Mais que signifie cette réponse de la STIB en termes d'image ? Elle a perdu du crédit en deux ou trois heures. Cela rejait sur Bruxelles dans son ensemble. Comment en arrive-t-on à trouver comme simple petite mesure de rétorsion un procédé si bas : aller contrôler dans le métro si les coureurs ont bien payé leur titre de transport. Ce genre d'initiative est ravageur, tout comme des déviations non annoncées ou expliquées aux usagers. Qu'est-ce que cela coûte de les prévenir ? C'est juste une question de considération.

Avec les structures telles qu'elles sont, que veut-on réellement ? Des bilans financiers avec quelque chose qui tient plus ou moins la route et une externalisation dont on déniera que c'est de la privatisation afin de maintenir un bon bilan financier ? Ou veut-on véritablement une entreprise publique performante - ce qu'est en partie la STIB -, une entreprise qui considère ses usagers, qui se veut en expansion non pas parce qu'il y

De communicatie met de reizigers kan relatief snel worden verbeterd. Hoewel de situatie tijdens de 20kilometer door Brussel te wijten was aan de gebrekige aanpak van de organisator, heeft het imago van de MIVB er zwaar onder geleden. Dat straalt op heel Brussel af. Vergelding zoeken door te controleren of deelnemers betaald hadden, is kleinzielig en slecht voor het imago, net als een onaangekondigde wijziging van het traject. Het is een kleine moeite om de reizigers in te lichten.

Heeft de huidige structuur enkel het evenwicht van de financiële balansen en een als uitbesteding vermomde privatisering voor ogen? Of wil men dat de MIVB een goed presterend overheidsbedrijf is, dat rekening houdt met de gebruikers en daardoor groeit?

Nu blijven reizigers vaak aan de halte staan, omdat de bus te vol zit. Kleine kinderen staan tussen volwassenen geprangd in bussen en trams. Als vee zo in een vrachtwagen werd gepropt, zouden dierenbeschermers meteen steigeren. Het enige antwoord van de MIVB daarop is dat pendelaars vaker te voet moeten gaan en desgevallend maar een ander vervoermiddel moeten gebruiken.

Hoe kunnen we de MIVB behoorlijk controleren? Met welke maatregelen zult u de situatie verbeteren? Hoe kan de directie ervan overtuigd worden dat de reizigers goed moeten worden behandeld? Hoe kunnen reizigers ervan overtuigd worden dat ze niet bedot worden? Welke duidelijke beleidslijnen zult u uitwerken en uitvoeren? Hoe zult u ervoor zorgen dat het beheer in handen van de MIVB blijft? Democratische besprekingen mogen niet meer achter gesloten deuren plaatsvinden en het gebrek aan beleidlijnen moet worden verholpen.

Er moet een duidelijke structuur komen om de problemen echt aan te pakken. Volstaan positieve financiële rapporten, terwijl heel wat reizigers opnieuw voor de auto kiezen wegens de slechte omstandigheden in het openbaar vervoer? Of moeten wij de best mogelijke openbare dienstverlening nastreven? Een debat is nodig en de politieke wereld moet ervoor zorgen dat de MIVB goed wordt beheerd en dat het aangetaste vertrouwen wordt hersteld.

aurait plus de déplacements en général, mais parce que les gens ont envie de prendre les transports en commun, car ils ne sont plus transportés comme du bétail.

Il faut voir tous ces usagers qui restent sur le carreau le matin. Ils sont tous pressés, mais ne peuvent plus monter dans les bus. Ce ne sont pas des conditions de transport. Si vous agissiez de la sorte avec des animaux, vous auriez leurs défenseurs sur le dos. Il faut voir ces bus et ces trams où les gens s'entassent. Ce n'est pas normal. Il y a des enfants en bas âge qui sont compressés. Ce constat est terrible. On entend comme seule réponse que les gens doivent marcher plus et que, s'il ne s'agit que d'un ou de deux arrêts, ils ne doivent pas emprunter les transports publics. Rassurez-vous : ils le font déjà, tant c'est parfois désagréable.

Nous devons avoir ce débat. Comment fait-on pour avoir un monitoring démocratique sur cette entreprise publique qui nous permette vraiment de transmettre des messages positifs pour améliorer la situation ? Comment convaincre la direction de la STIB de l'importance de considérer ses usagers et de les satisfaire ? Comment lutter contre leur sentiment d'être roulés ? Comment déterminer et concrétiser une ligne politique claire ? Comment faire en sorte que ce qui relève de la gestion de la STIB reste aux mains de la STIB ? Nous devons faire en sorte que des débats démocratiques ne se passent plus en des lieux clos et qu'on se retrouve à discuter d'éléments relevant de la gestion et symptomatiques du manque de ligne politique.

J'insiste pour qu'on puisse enfin avoir une structuration claire et positive qui permette d'aborder réellement les problèmes. Qu'on sache enfin ce qu'on veut pour cette entreprise. Se satisfait-on de bons rapports financiers ? Veut-on juste faire briller des chiffres alors que, sur le terrain, les usagers sont furieux à juste titre et se déplacent dans des conditions catastrophiques avec de plus en plus de gens qui se rachètent une voiture dès qu'ils le peuvent ? Ou sommes-nous tous d'accord de dire que nous voulons le meilleur pour la collectivité ? Qu'on en discute et qu'on accepte qu'à un moment donné le politique assume ses responsabilités afin de faire place à de la bonne gestion et afin de restaurer un climat de confiance quelque peu entaché.

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

M. Philippe Close.- Je pense qu'on est tous d'accord : cette crise a été très mal gérée et cette affaire a donné une très mauvaise image à la STIB et à notre Région. En entendant l'intervention de Mme Brigitte De Pauw, je me dis que c'est le même parti qui a toujours défendu la gratuité pour les personnes pensionnées qui trouve que les joggeurs doivent payer. Ainsi que je l'ai toujours dit dans la presse, tout le monde est favorable à la gratuité, du moment que quelqu'un est là pour payer derrière.

(Colloques)

Le paradoxe de cette aventure est assez simple à résumer : vous avez un conflit avec quelqu'un avec qui vous avez un contrat. Trois ou quatre jours avant l'événement, la STIB publiait un communiqué de presse pour dire qu'il n'y avait pas d'accord avec les organisateurs et que les participants des 20km de Bruxelles devraient payer leur titre de transport. L'erreur qui a été commise est qu'on a piégé les coureurs. Le problème de communication était bien réel. En tant que vice-président de la STIB, je me souviens que le premier désaccord entre la STIB et les organisateurs date de 2007.

Comme ce partenariat existait depuis plusieurs années, les coureurs, de bonne foi, ne payent pas leur titre de transport du moment qu'ils ont leur dossard. C'est à la société de transports qu'il revient la responsabilité de dire que la gratuité n'était pas de mise cette année. L'organisateur, lui, s'en lave les mains. La cible sera toujours la STIB.

Cette grosse erreur de communication a eu cependant le mérite de mettre en lumière le vrai problème de la STIB : la mise en place des plans de mobilité lors d'événements. Faut-il préciser que je suis assez attaché à l'organisation de grands événements à Bruxelles ? L'ordonnance qui a été votée avant que je ne devienne député contient deux passages qui me semblent assez raisonnables et que je tiens à rappeler :

- "(...) la STIB s'inscrira dans une dynamique de partenariat avec les grands événements bruxellois et aura, vis-à-vis des organisateurs et des clients potentiels, une attitude proactive en vue de créer le réflexe d'utilisation des transports publics pour se

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- Doordat de situatie slecht werd afgehandeld, heeft het imago van de MIVB en het Brussels Gewest een flinke deuk gekregen. De CD&V heeft altijd gepleit voor gratis openbaar vervoer voor gepensioneerden. Nu wil die partij dat de renners betalen. Iedereen is wel voorstander van een gratis-beleid, zolang iemand anders maar voor de kosten opdraait.

(Samenspraak)

Hier gaat het duidelijk om een conflict tussen contractanten. Enkele dagen voor het evenement deelde de MIVB in een persbericht mee dat de deelnemers aan de 20kilometer door Brussel zelf hun vervoersbewijs moesten betalen, omdat er geen akkoord was met de organisatie. De communicatiestoornis is de oorzaak van het probleem, niet voor het eerst trouwens. Reeds in 2007 waren er conflicten tussen de organisatie en de MIVB.

De deelnemers gingen ervan uit dat hun rugnummer zoals gewoonlijk gold als vervoersbewijs. Het was de taak van de openbaarvervoermaatschappij om hen op de nieuwe situatie te wijzen. De organisatie wast haar handen in onschuld. Zo is het altijd de schuld van de MIVB.

Eigenlijk heeft dit incident de vinger op de wonde gelegd, namelijk het gebrek aan mobiliteitsplannen bij evenementen. Nochtans vraagt een ordonnantie ter zake aan de MIVB om proactief samen te werken met organisatoren van grootschalige evenementen, zodat de deelnemers zo veel mogelijk gebruikmaken van het openbaar vervoer. Vanaf meer dan 3.000 deelnemers, is een mobiliteitsplan, dat ook het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigt, verplicht.

In tegenstelling tot de ordonnantie, die spreekt van een onderhandeld partnerschap, legt de MIVB eenzijdig de tarieven vast. De MIVB wil nu zelfs houders van een Mobibkaart en deelnemers die niet het openbaar vervoer nemen, doen betalen. De MIVB weigert ten slotte om de meerkosten mee te delen. Die situatie is onhoudbaar voor de organisatoren.

rendre aux événements. Elle les aidera, quand c'est nécessaire, à concevoir un plan de déplacement pour leur événement."

- "Pour plus de 3.000 personnes, déployer un tel dispositif devient plus contraignant. Il s'agit de définir avec l'administration un plan d'action pour aider les incidences de l'activité en termes de mobilité sur le site et ses abords, afin d'inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture et de communiquer sur la mobilité. L'administration sera chargée d'informer le gestionnaire...".

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que si demain, on était contraint d'obliger tous les organisateurs d'événement à passer par une tarification où seule la STIB a le droit de fixer le montant du transport, cela n'irait pas. C'est pourtant bien cela qui se passe aujourd'hui : la STIB fixe de manière unilatérale le montant. Or, dans l'ordonnance, on parle bien d'un partenariat, ce qui suppose des discussions et négociations. A fortiori, la STIB considère, au travers des différents modèles qu'elle a échafaudés, que même les personnes qui ont un abonnement, soit le Mobib, doivent payer. C'est tout bonnement incroyable ! Ceux qui n'iraient pas en transports en commun doivent également payer, ce qui est matière à discussion. Enfin, la STIB refuse de faire état des surcoûts relatifs à l'événement.

Visitbrussels organise trois grands salons internationaux au Parc des expositions de Bruxelles : l'European seafood exposition, le B-DECOoh! et le Labelexpo. Pour ces trois événements, la STIB a réclamé une augmentation de 82% entre 2011 et 2012, sans aucune justification, et elle annonce une nouvelle augmentation pour 2013, de façon complètement aveugle.

La STIB ne peut pas rentrer dans des partenariats, mais toute la charge ne peut pas non plus porter sur les événements.

De plus, que faire par rapport aux événements gratuits ? À titre d'exemple, si les organisateurs des 'Plaisirs d'hiver' devaient payer un euro par visiteur, soit un million et demi d'euros, pour assurer le transport gratuit de leur public en transports en commun, cela signifierait purement et simplement la fin de cet événement.

Visitbrussels moest in 2012 82% meer betalen voor haar drie internationale beurzen dan in 2011. Voor 2013 kondigde de MIVB opnieuw een prijsstijging aan, zonder enige verklaring.

Samenwerken is niet winstgevend voor de MIVB, maar de organisatoren kunnen ook niet alle kosten dragen.

Wat zou dat trouwens betekenen voor de gratis evenementen? Als de organisatoren van Winterinterpret 1 euro vervoerskost per bezoeker moeten betalen, zijn ze anderhalf miljoen euro kwijt. Dan kunnen ze de kerstmarkt evengoed opdoeken.

Hetzelfde geldt voor niet-officiële bijeenkomsten van de Europese Commissie, zoals de Open Days. De overnachtingen tijdens die grootschalige evenementen leveren Brussel enorme bedragen op. We kunnen onmogelijk aan de Europese Commissie vragen om per deelnemer een euro te betalen voor het openbaar vervoer.

We moeten een alternatieve financiering zoeken voor de MIVB, zodat de zorgvuldig opgebouwde evenementendynamiek in Brussel niet instort.

Zult u samen zitten met de organisatoren van congressen en evenementen om mobiliteitsplannen uit te werken om te vermijden dat de MIVB uiteindelijk de rekening presenteert?

Autre exemple : qu'en est-il des réunions non officielles de la Commission européenne, comme les Open days, qui attirent quelque 10.000 municipalistes en provenance de toute l'Europe, venus s'informer des politiques européennes ? Ces réunions représentent des gains colossaux pour Bruxelles, notamment en termes de nuitées d'hôtel. Il n'est pas envisageable de demander à la Commission européenne de payer par congressiste un euro de participation aux frais de transport en commun.

Il faut être attentif à ne pas briser la dynamique créée depuis dix ans dans notre Région, qui fait bouillonner Bruxelles à travers ses événements et ses congrès, en mettant en place un mécanisme de financement alternatif de la STIB.

Avez-vous l'intention d'organiser une table ronde avec les organisateurs professionnels de congrès et d'événements, pour discuter des plans de mobilité et éviter que la STIB ne présente finalement l'addition ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les organisateurs ont commis une faute en n'indiquant pas clairement que l'inscription n'incluait pas le prix des transports en commun.*

Toutefois, il est également surprenant que la STIB ait justement profité de ce moment pour mener un contrôle d'envergure. Par ailleurs, la question de la STIB concernant l'absence de contribution de mobilité des organisateurs est justifiée. Il existe bel et bien une législation, mais les arrêtés d'exécution n'ont pas encore été pris.

Deux jours plus tard, un appel a été lancé pour permettre à l'organisateur des 20km de Bruxelles de se mettre en règle et de conclure une convention. Des négociations sont-elles en cours à ce sujet ? Cela créerait un précédent. Chaque organisateur pourrait alors attendre et nouer une convention avec la STIB qu'après coup. Nous devons veiller à agir avec cohérence.

J'ai appris que vous avez proposé aux coureurs en possession d'un abonnement STIB de régulariser leur situation moyennant le paiement d'une amende de 10 euros. Savez-vous combien de personnes l'ont fait ?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Dit debat gaat over twee zaken. Om te beginnen zijn er een aantal zaken foutgelopen bij de 20km door Brussel. Dat is toch de perceptie bij heel veel mensen.

Enerzijds is er een fout gemaakt door de organisatoren, die blijkbaar nagelaten hebben om duidelijkheid te scheppen over het feit dat het openbaar vervoer niet meer inbegrepen was in de prijs.

Toch was het verrassend dat de MIVB net op dat moment een grootschalige controle uitvoerde. Bij andere evenementen gebeurt dat niet. De perceptie overheerst immers dat hier twee maten en gewichten worden gehanteerd. De vraag van de MIVB waarom er geen mobiliteitsbijdrage van de organisatoren wordt gevraagd, is dan ook terecht. De wetgeving bestaat al, maar de uitvoeringsbesluiten ontbreken.

Ik heb gelezen dat twee dagen later een oproep is gelanceerd om de organisator van de 20km door Brussel de kans te geven zich vooralsnog in regel te stellen en een conventie te sluiten. Wat is daarvan aan? Zijn daarover onderhandelingen opgestart? Zo wordt natuurlijk wel een precedent geschapen. Elke

Un deuxième aspect concerne la communication de la STIB et le rôle du conseil d'administration. Les membres d'un conseil d'administration ou de tout autre organe doivent respecter la loi, y compris la confidentialité des informations. Toute déclaration d'un administrateur peut avoir des conséquences juridiques.

Je constate avec étonnement que la STIB possède un vice-président très actif qui communique, à tort ou à raison, sa propre vision des choses. À chacun son métier !

Des accords clairs ont-ils été fixés au sein du conseil d'administration de la STIB en matière de communication extérieure ? Qui peut prendre la parole, à quel moment et sur quel sujet ?

Nous devons éviter les sorties à tort et à travers d'informations erronées. Les transports publics doivent véhiculer une image positive.

organisator kan dan afwachten en pas nadien een conventie met de MIVB sluiten. We moeten erover waken dat er consequent wordt opgetreden.

Ik vernam dat u de lopers die een MIVB-abonnement hadden, de kans wilde bieden om hun situatie te regulariseren mits een boete van 10 euro te betalen. Hebt u enig idee hoeveel mensen dat achteraf gedaan hebben? Volgens de media zouden het er een honderdtal zijn.

Een tweede aspect betreft het verloop van de communicatie bij de MIVB en de rol van de raad van bestuur. Mensen die in een raad van bestuur of een ander orgaan zetelen moeten de wetgeving respecteren, waaronder ook de beslotenheid van de informatie. Juridisch kan elke uitspraak van een bestuurder gevolgen hebben. Onvoorzichtige uitspraken kunnen zelfs leiden tot een schuldbekentenis van de maatschappij. Men doet dus voorzichtig zijn.

Ik stel verrast vast dat de MIVB een zeer actieve ondervoorzitter heeft die veel communiceert. Ik weet niet of bij andere organisaties, bijvoorbeeld de NMBS, de ondervoorzitter ook te pas of te onpas communiceert over zijn eigen visie of beslissingen waarvan men eigenlijk niet goed weet of ze al getroffen zijn of niet. Hoeveel organisaties in Brussel hebben een ondervoorzitter die op deze manier handelt? Schoenmaker blijf bij uw leest, zou ik zeggen.

Zijn binnen de raad van bestuur van de MIVB over communicatie met de buitenwereld wel duidelijke afspraken gemaakt? Wie mag op welk moment waarover het woord nemen? Hebt u daar enig zicht op? Los van het juridische aspect, moeten de spelregels duidelijk worden gemaakt. De gevolgen zijn immers belangrijk. Ik heb het niet alleen over het negatieve imago dat zo wordt gecreëerd. Kritiek over wat misloopt moet kunnen.

Als men echter te pas en te onpas met verkeerde informatie naar buiten komt, kan dat schade berokkenen aan het totaalplaatje. Dat is iets wat wij absoluut moeten vermijden. Het is belangrijk dat het openbaar vervoer een positief imago heeft. Vanuit de raad van bestuur oppositie beginnen te voeren over zaken waarover normaal gezien geen oppositie moet worden gevoerd, is zeker geen goede zaak voor het openbaar vervoer.

M. le président.- J'aimerais attirer votre attention sur la remarque d'un des intervenants sur le type d'interpellation des commissaires. Nous avons déjà eu ce débat et peut-être y reviendrons-nous. Il y a une tendance à charger l'ordre du jour par une série d'interpellations que je qualifierais de "faits divers". Ne contribuons-nous pas, par là, à donner une image erronée de notre société de transports ?

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. Gosuin a commencé par une interpellation beaucoup plus large sur laquelle je reviendrai. Les autres interpellations sont surtout axées sur l'événement des 20km de Bruxelles, qui n'est rien d'autre qu'une course à pied, en surface, à Bruxelles. Or, nous avons dévié, via une communication que je regrette, vers la problématique des transports en commun. Le week-end en question fut assez calme. Or, la presse est constamment à la recherche de sensationnalisme.

En 2003, j'ai moi-même participé aux 20km de Bruxelles, et la seule chose que j'avais en poche était mon titre de transport de la STIB. M. Close a rappelé que le partenariat avec la STIB pour incorporer les tickets aux 20km de Bruxelles ne datait que de 2007.

En définitive, je regrette autant que vous la communication qui s'est faite ce dimanche autour d'un événement pourtant formidable et aimé de tous. Ce type d'événement grand public est en effet très profitable à l'image de Bruxelles et a finalement été détérioré par les médias qui ont donné une image négative de notre société de transports en commun. C'est regrettable car celle-ci est l'un des partenaires les plus loyaux de cet événement, depuis des années.

J'ai pris contact avec les organisateurs des 20km de Bruxelles afin que nous puissions en parler et éviter que ce genre d'incidents se reproduise.

M. Gosuin a raison : il reste beaucoup de travail à fournir du point de vue de la communication, même si la problématique va bien plus loin.

Je vais vous fournir des informations concernant les mesures mises en place suite aux 20km de Bruxelles. Plus largement, celles-ci n'ont finalement pour but que d'obtenir, à l'avenir, une

De voorzitter.- Een van de sprekers had het over het soort van interpellaties dat de commissieleden indienen. We hebben dat debat al eens gevoerd en misschien komen we er later nog op terug. Er is een tendens om onze agenda te overladen met interpellaties over faits divers. Dragen we op die manier niet bij tot een verkeerd beeld van onze vervoermaatschappij?

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op de meer algemene interpellatie van de heer Gosuin kom ik later terug. De andere interpellaties gingen vooral over de 20kilometer door Brussel. Via een mededeling, die ik betreur, is de aandacht geëvolueerd van een loopwedstrijd in de Brusselse straten tot de algemene problematiek van het openbaar vervoer in Brussel. De pers is voortdurend op zoek naar sensatie.*

Ikzelf heb in 2003 aan de wedstrijd deelgenomen, met alleen maar mijn vervoersbewijs op zak. Zoals de heer Close al zei, dateert het partnerschap met de MIVB met de organisatie van de 20km door Brussel pas van 2007.

De negatieve berichtgeving over de 20km door Brussel is betreurenswaardig. Zo'n evenement is namelijk een goede zaak voor het imago van Brussel. De media heeft het echter aangegrepen om de MIVB in een slecht daglicht te plaatsen. Dat is te betreuren, vooral omdat de maatschappij al jaren een van de trouwste partners is van de 20km door Brussel.

Er volgt overleg met de organisatoren om te voorkomen dat dit soort voorvalen zich opnieuw voordoet. De heer Gosuin heeft gelijk wanneer hij stelt dat er wat communicatie betreft nog veel werk aan de winkel is, al is de problematiek heel wat ingewikkelder dan dat.

Ik bezorg u meer informatie over de maatregelen in verband met de 20km door Brussel. Het is de bedoeling dat het aanbod aan openbaar vervoer bij grote evenementen in het algemeen beter georganiseerd wordt.

Eerst de feiten. Ongeveer 30.000 lopers namen deel aan de 20km door Brussel. Er werden honderd reizigers zonder geldig vervoerbewijs betrapt. Op een andere zondag lopen er ongeveer evenveel

meilleure organisation de l'offre de transports en commun lors de grands événements.

Je voudrais commencer par expliquer ce qui s'est réellement passé ce jour-là. Quelque 30.000 personnes ont participé à l'édition 2012 des 20km de Bruxelles, et 100 constatations d'infractions ont été effectuées. Ce chiffre est tout à fait comparable aux contrôles effectués lors d'un dimanche normal.

Sur les 100 personnes verbalisées, une très petite minorité faisait effectivement partie des coureurs. La STIB regrette que les organisateurs des 20km de Bruxelles n'aient pas été clairs, dans la communication faite aux participants, sur l'absence de gratuité des transports publics cette année. Par conséquent, un grand nombre de personnes ont, de bonne foi, parce qu'il y avait une certaine tradition de gratuité, pensé qu'elles bénéficiaient de la libre utilisation des transports publics de la STIB.

Pour les personnes qui ont reçu un constat d'infraction ce jour-là, la STIB a prévu les dispositions suivantes :

- les coureurs abonnés à la STIB devront seulement payer le supplément de 10 euros prévu lorsqu'ils n'ont pas sur eux leur abonnement ;
- le conseil d'administration de la STIB a, de manière unanime, donné à l'organisateur la chance de rattraper son erreur en concluant une convention avec la STIB dans laquelle il assume tous les coûts et donc les pénalités imputées à ses participants. Les contacts entre la STIB et les organisateurs des 20km de Bruxelles sont en cours.

J'en viens à la gestion de la mobilité lors des grands événements. Il est temps de régler cela d'une manière claire. Tout d'abord, je voudrais préciser que les tickets et les abonnements de transports en commun sont payés à 50% par les impôts des citoyens. La STIB ne fait pas de bénéfice sur ces tickets, au contraire.

C'est mieux qu'en Wallonie ou en Flandre ! La STIB a encore suffisamment de revenus propres. Mais je ne pense pas qu'il faille aller dans la voie de la gratuité. La question qui se pose est : quelle contribution va-t-on demander pour l'accès au transport public ? Pour les grands événements, cela ne doit pas être un choix des organisateurs, mais

reizigers tegen de lamp.

Een kleine minderheid van de betrapt(en) waren lopers. De MIVB betreurt dat de organisatoren van de 20km door Brussel niet duidelijk aan de deelnemers lieten weten dat het gebruik van het openbaar vervoer niet langer gratis was. Een groot aantal mensen nam daardoor te goeder trouw het openbaar vervoer in de overtuiging dat het voor hen gratis was.

Lopers die een abonnement van de MIVB hebben, maar dat niet bij zich hadden, moeten slechts een supplement van 10 euro betalen. De raad van bestuur van de MIVB wil de organisator van de 20km door Brussel bovendien de kans geven om zijn fout recht te zetten door een overeenkomst te sluiten met de MIVB waarin hij alle kosten en boetes voor de deelnemers op zich neemt. Daarover wordt momenteel overlegd.

De organisatie van het vervoer tijdens grote evenementen moet duidelijk worden geregeld. De vervoerbewijzen worden voor de helft met belastinggeld betaald. De MIVB maakt daarop geen winst, integendeel.

Dat is beter dan in Wallonië en Vlaanderen! De MIVB heeft alsnog voldoende eigen inkomsten. Maar openbaar vervoer hoeft niet gratis te worden. De vraag is wat het moet kosten. Bij grote evenementen is een aantrekkelijk aanbod nodig, dat bijvoorbeeld in de deelnameprijs is inbegrepen, los van de keuze van de organisator.

(Opmerkingen van de heer Philippe Close)

Volgens sommigen volstaan enkele uitvoeringsbesluiten bij de bestaande ordonnantie, maar voor grote evenementen zijn er maatregelen nodig die verder gaan.

Artikel 14 van het beheerscontract regelt het aanbod bij evenementen, maar in het nieuwe contract moet dat nog verder gaan. Nu gaat de MIVB na waar het aanbod bij een evenement moet worden verhoogd, hoeveel dat zal kosten en hoeveel het kan opbrengen. Bovendien moet het gewest ervoor zorgen dat het autoverkeer beperkt blijft en het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Dat moet allemaal dwingender en gedetailleerder.

une offre qui doit être là et incitante, par exemple en incluant les déplacements dans le prix du ticket.

(Remarques de M. Philippe Close)

Certains me disent qu'il y a déjà une ordonnance, qu'il suffit d'écrire quelques arrêtés d'exécution... Ce n'est pas suffisant. Je veux aller plus loin, et pour ce faire, je suis en train de préparer un dispositif beaucoup plus contraignant pour les grands événements.

Rappelons que dans l'article 14 du contrat de gestion actuel, on traite déjà de l'offre événementielle. Mais cela devra être renforcé dans le nouveau contrat. Pour le moment, il y est prévu qu'en cas d'événement, la STIB examine les renforts opportuns, les coûts additionnels et les recettes potentielles. Il est également précisé que "la Région adoptera les mesures réglementaires nécessaires à diminuer l'usage de la voiture et à augmenter l'usage des transports publics dans ce cadre". Le dispositif doit être plus contraignant et plus élaboré.

Dans une configuration de réseau de transport STIB payant, la division Sales, Marketing & Network de la STIB a, entre autres, pour mission d'engranger les recettes liées aux voyages, qu'ils soient effectués à des fins professionnelles ou de loisirs ou liés à des événements en général. C'est dans cette optique que le département de vente "business to business" de la STIB a été créé. Ses activités principales sont, d'une part, d'approcher les entreprises afin de leur proposer une solution de mobilité, via le système du tiers payeur, et, d'autre part, de conclure des partenariats avec des organisateurs d'événements qui répondent aux conditions des articles 14 et 15 du contrat de gestion.

C'est dans le cadre d'événements que les partenariats actuels s'expriment comme suit :

- optimisation de l'accessibilité du réseau par le renforcement de l'offre ou de l'offre ad hoc ;
- informations adaptées et pertinentes aux clients par des moyens de communication appropriés et un accompagnement sur internet ;
- accès au réseau de vente (Go, Bootik, Kiosk). Dans ce contexte, une solution avec ticket a été

De divisie Sales, Marketing & Network van de MIVB heeft onder andere tot taak de inkomsten uit betalend vervoer te innen. Daarom werd de verkoopafdeling business to business opgericht. Haar belangrijkste activiteiten zijn enerzijds bedrijven benaderen om hun een vervoersoplossing voor te stellen via de derdebetalersregeling en anderzijds partnerschappen aangaan met organisatoren van evenementen die beantwoorden aan de voorwaarden in de artikelen 14 en 15 in het beheerscontract.

In het kader van evenementen moet binnen het partnerschap de toegang tot het openbaar vervoer geoptimaliseerd worden door een beter aanbod, moeten aangepaste mededelingen aan de reizigers worden bekendgemaakt via geschikte communicatiemiddelen en internet en moet er voldoende toegang zijn tot de verkoop van vervoerbewijzen. Daarvoor werd in 2011 een oplossing uitgewerkt waardoor het mogelijk is het ticket voor de MIVB te integreren in de prijs van het evenement. Dat was in 2011 het geval voor de 20km door Brussel.

Op 27 mei kregen honderd zwartrijders een boete in de stations Merode en Montgomery. Volgens de MIVB waren de meesten van hen geen lopers. Bij de 20km door Brussel zijn er enerzijds de lopers, die de vorige jaren gratis het openbaar vervoer mochten gebruiken, en anderzijds toeschouwers en begeleiders. Het volgende beheerscontract met de MIVB moet rekening houden met dergelijke situaties tijdens grote evenementen.

Het is gebruikelijk dat er bij grote evenementen controles worden uitgevoerd in de metrostations. Tijdens de 20km door Brussel waren er niet meer controles dan anders.

Er zijn bij evenementen (zoals bijvoorbeeld voetbalwedstrijden) altijd veiligheidsagenten aanwezig in de nabijheid van de politie, om de reizigersstromen in goede banen te leiden en de veiligheid te garanderen. Zij controleren tegelijkertijd de vervoerbewijzen.

Voor de 20km door Brussel gingen de MIVB en S.I. Brussels Promotion (SIBP) in 2010 een partnerschap aan dat alle deelnemers toelaat op de dag van het evenement gratis gebruik te maken van het openbaar vervoer in Brussel. In 2010 konden ze dat met hun armbandje, in 2011 met een gratis

développée en 2011, permettant d'intégrer le ticket de la STIB à la billetterie du partenaire. Ce fut le cas pour les 20km de Bruxelles en 2011.

Cent procès-verbaux ont effectivement été dressés le dimanche 27 mai dans les stations Merode et Montgomery. La STIB fait remarquer que la plupart de ces procès-verbaux ne concernaient pas des coureurs. Pour de grands événements tels que les 20km de Bruxelles, il y a, d'une part, les coureurs qui, les années précédentes, disposaient de tickets de libre parcours pour la journée, et, d'autre part, tous les supporters qui viennent en accompagnement et dont il faut aussi régler l'afflux. C'est sur cet aspect que nous voulons travailler dans le cadre du prochain contrat de gestion de la STIB.

La présence humaine et les contrôles dans les stations de métro sont pratique courante dans le cadre de grands événements. Dans le cas des 20km de Bruxelles, il n'y a pas eu plus de contrôles que d'habitude. Il n'y a certainement pas eu de volonté explicite ou exprimée d'intensifier les contrôles.

Lors de toute grande manifestation, des agents de sécurité sont présents sur le réseau, aux côtés de la police, pour gérer les flux de voyageurs et garantir la sécurité de tous les clients dans les stations concernées par l'événement. En même temps, ces agents font, comme d'habitude, des contrôles de titres de transport. Nous faisons cela aussi lors des matches de football au stade Vandenstock, par exemple. Quand tout est tranquille, on contrôle les billets.

Dans quel contexte le partenariat entre la STIB et les 20km de Bruxelles a-t-il émergé ? Depuis 2010, la STIB et le Syndicat d'initiative Bruxelles promotion (SIPB) ont mis en place un partenariat global permettant à l'ensemble des participants de circuler librement sur le réseau de la STIB le jour de l'événement grâce à l'octroi d'un bracelet d'identification en 2010, ou d'un billet magnétique valable une journée en 2011. Le montant facturé à l'organisateur incluait l'utilisation du réseau ainsi que le coût des renforts et des perturbations occasionnées par l'événement. Rappelons que le réseau de la STIB est fortement perturbé par ce genre d'événement. Il faut détourner des lignes, etc. Cela nécessite toute une organisation.

Ce partenariat était complété par la mise gratuite à disposition de l'espace publicitaire d'un habillage

ticket. Het bedrag dat aan de organisator werd gefactureerd, omvatte het gebruik van het openbaar vervoer maar ook vergoedingen voor de overlast die het evenement veroorzaakte. De MIVB moet voor de 20km door Brussel immers bussen en trams omleggen en dat vergt heel wat organisatie.

Die samenwerking werd aangevuld met drie maanden gratis reclameruimte op een tram. In 2010 en 2011 nam de MIVB uitzonderlijk een derde van de kosten daarvoor op zich, de rest betaalde de organisator. De afspraken voor 2012 leken sterk op die voor 2011. Er werd voorgesteld om meer deelnemers het MIVB-net te laten gebruiken.

De deelname van de MIVB in de kosten voor de reclametram kon dit jaar niet doorgaan in het licht van een gelijke behandeling van partners bij evenementen. De kosten daarvoor moest de organisator alleen dragen.

In november vorig jaar liet de organisator aan de MIVB weten dat hij niet op het aanbod kon ingaan. Op 24 november deed de MIVB een nieuw voorstel.

Daarin werd de publiciteitstram vervangen door reclameruimte op 150 bussen gedurende zes weken. Daardoor zouden de kosten voor de organisator lager liggen dan in 2011, maar op dat voorstel werd niet ingegaan.

Toch verliep het contact met de organisator positief. Het incident met de controles had het effect van een koude douche. Maar alle betrokkenen willen die bladzijde omslaan. Niemand heeft zin in een moddergevecht.

Er moet een wettelijk kader komen voor mobiliteit bij grote evenementen. De organisatoren willen zelf dat de deelnemers het openbaar vervoer gebruiken.

De heer Close benadrukte de noodzaak om alle organisatoren rond de tafel te krijgen. Er wordt gewerkt aan een ordonnantie die voor een wettelijk kader zorgt.

De organisatoren van de 20km door Brussel kregen dit jaar ook een nota van het Agentschap Net Brussel (ANB) met betrekking tot de netheid van de openbare ruimte waar het evenement plaatsvindt en de kosten die daarmee verband houden.

d'un tram pendant trois mois. En 2010 et en 2011, la STIB a exceptionnellement pris à sa charge un tiers du coût de réalisation de l'habillage publicitaire, le solde restant à charge de l'organisateur. En 2012, la proposition faite à l'organisateur était sensiblement comparable à celle de 2011.

Nous avons proposé l'utilisation du réseau STIB par un nombre supérieur de participants ou des tickets STIB évoluant à la demande de l'organisateur.

La participation de la STIB dans les frais de réalisation du tram publicitaire ne pouvait plus être poursuivie dans un souci d'équité vis-à-vis des différents partenaires sensibles à la mobilité lors d'événements. Elle devait donc dorénavant être prise en charge par l'organisateur.

En novembre dernier, l'organisateur a signifié à la STIB qu'il n'était pas en mesure d'accepter cette offre. La STIB a alors pris l'initiative de formuler une proposition alternative envoyée aux organisateurs des 20km de Bruxelles en date du 24 novembre.

Cette proposition consistait à remplacer le tram publicitaire par l'habillage de 150 flancs de bus durant six semaines, permettant ainsi de diminuer le coût total pour l'organisateur et à le ramener à un niveau inférieur à celui de 2011, malgré un coût du billet plus important. Cette proposition n'a toutefois pas abouti.

Malgré ces difficultés, le contact que nous avons eu avec l'organisatrice des 20km de Bruxelles s'est avéré positif. Cet incident a eu l'effet d'une douche froide. Néanmoins, les acteurs concernés considèrent à ce stade que la page doit être tournée. Ni ceux-ci, ni la STIB, ne souhaitent en effet faire l'objet d'une campagne de dénigrement ou de l'insatisfaction générale.

Par ailleurs, nous souhaitons développer un cadre légal relatif à la mobilité concernant l'organisation des grands événements. Les organisateurs eux-mêmes souhaitent aussi inciter le public à délaisser leur véhicule pour utiliser des transports en commun dans leurs déplacements.

M. Close a souligné la nécessité de réunir les organisateurs pour aborder la question de la

Een dwingend kader rond mobiliteit bij evenementen moet in overleg met de betrokken spelers worden uitgewerkt.

Mijnheer Gosuin, de MIVB communiceert wel goed. Ik vraag dat ze mij steeds van elk belangrijk incident op de hoogte brengt. Dat was bij de start van de legislatuur nog niet het geval.

Elke dag vinden er incidenten plaats op het MIVB-netwerk: ongevallen, pannes enzovoort. De MIVB heeft een zeer doeltreffende communicatiedienst ontwikkeld. Dat wil niet zeggen dat we de informatie naar de reizigers toe niet kunnen verbeteren, mevrouw Delforge. De MIVB werkt daaraan.

Er doen zich vooral problemen voor wanneer mensen die niet tot de communicatiedienst behoren, iets verkondigen in de media. Dat zorgt dan voor verwarring en heeft een negatief effect op het imago van de MIVB. Ik bevestig mijn vertrouwen in de communicatiedienst. Ik zie niet in wat er daar moet veranderen.

(verder in het Nederlands)

Ik hoop dat ik op alle vragen geantwoord heb. Het incident met de 20km door Brussel zal een goede regeling van de mobiliteit bij grote evenementen in een stroomversnelling brengen. Zo'n regeling zal niet vrijblijvend mogen blijven, maar moet deel uitmaken van de organisatie van dergelijke evenementen. Wij moeten de mensen die daarvoor naar Brussel komen, wijzen op het fantastische openbaar vervoer dat we hebben en hen dat leren gebruiken.

mobilité. Une ordonnance est en cours d'élaboration qui doit prévoir un cadre légal en matière de mobilité lors de grands événements à Bruxelles.

Les organisateurs des 20km de Bruxelles ont, par ailleurs, reçu cette année une note de Bruxelles-Propreté concernant la propreté sur l'espace public où se déroule l'événement, et les coûts y afférents.

Nous devons prévoir un cadre contraignant relatif à la mobilité lors des grands événements et le développer en concertation avec les acteurs concernés.

M. Gosuin, je pense que la STIB communique bien. J'ai demandé à être informée de tous les incidents majeurs qui s'y déroulent. Ce n'était pas le cas au début de la législature.

Tous les jours, des incidents ont lieu sur le réseau de la STIB : des accidents, des pannes, etc., et la STIB a développé un service de communication très performant. Cela ne signifie pas qu'on ne peut pas améliorer l'information aux voyageurs au quotidien, je suis d'accord avec vous sur ce point, Mme Delforge. La STIB y travaille aussi.

Le problème, c'est quand d'autres personnes que ce service de communication ajoutent leur commentaire. Cela peut créer de la confusion et entacher la réputation de la STIB. Mais j'ai confiance dans le service de communication très professionnel de la STIB. Je ne vois pas de raison d'y changer quoi que ce soit.

(poursuivant en néerlandais)

L'incident intervenu lors des 20km de Bruxelles va donner un coup d'accélérateur à la bonne programmation de la mobilité lors des grands événements. Celle-ci fera d'ailleurs partie intégrante de l'organisation de tels événements.

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

M. Didier Gosuin.- Je suis déçu. J'avais prévu votre réponse et je savais que, comme d'habitude, vous nous diriez que tout va bien, que la stratégie de communication est excellente, qu'il n'y a pas de problème...

Or, le fait que, par exemple, la direction de la STIB

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Ik ben teleurgesteld, want zoals gewoonlijk beweert u dat alles goed gaat, terwijl dat duidelijk niet het geval is. Als de MIVB besluit om niet samen te werken met de organisatoren van de 20km door Brussel en het daarbij niet nodig vindt ook maar iemand daarvan op de hoogte te brengen, dan spreken we*

décide de ne pas conclure de partenariat avec les 20km de Bruxelles sans avertir, ni le conseil d'administration, ni vous-même, constitue bel et bien un problème.

Si vous avez été mise au courant de la situation, vous êtes en partie responsable des situations problématiques qui se sont manifestées lors de l'organisation des 20km de Bruxelles.

La stratégie de communication ne consiste pas à vous prévenir à chaque fois que survient une panne dans une rame de métro. Vous n'avez pas compris ! Nous dire que la stratégie de communication est bonne, alors que les différents acteurs ne cessent de se chamailler en permanence dans tous les médias possibles, est mensonger !

Dans ces conditions, je suis tenté de vous demander d'adopter une mauvaise stratégie de communication qui sera toujours meilleure que la "bonne" stratégie que vous défendez !

La situation ne va pas actuellement : le directeur général et les administrateurs disent parfois tout et n'importe quoi, se contredisent les uns les autres, se confondent en excès et en rattrapages. Il vous arrive également de dire le contraire de ce qu'ils avancent et vous prétendez qu'il s'agit d'une bonne stratégie de communication !

Il suffit de faire un sondage auprès des citoyens en leur demandant si la STIB représente bel et bien ce "long fleuve tranquille" que vous semblez défendre pour vous rendre compte que vous êtes dans l'erreur.

Cette entreprise est incapable de gérer correctement la communication à chaque fois que survient un problème. La mauvaise stratégie de communication provient du fait qu'il n'existe pas de séparation des rôles.

Le politique a un rôle dans la définition des axes politiques. Le directeur général doit assumer les problèmes de gestion qui surviennent au quotidien. Ainsi, lorsque la direction générale fait, par exemple, le choix de ne pas conclure un partenariat, elle doit le dire aux politiques qui, soit accepteront la situation, soit exigeront qu'un partenariat soit mis en place.

Selon vous, pour l'heure, tout va pour le mieux

wel degelijk van een probleem.

Als u daarvan wél op de hoogte bent gebracht, ook dan bent u gedeeltelijk verantwoordelijk voor de problemen die zich hebben voorgedaan.

Hoe kunt u spreken van goede communicatie als de diverse verantwoordelijken onophoudelijk kibbelen in de media, de algemene directeur en de bestuursleden elkaar voortdurend tegenspreken en de ene versprekking na de andere plaatsvindt? Zelfs u komt hier soms het tegenovergestelde beweren van wat de maatschappij zelf zegt. De MIVB heeft dus wel degelijk een zeer slechte communicatiestrategie, zonder duidelijke rolverdeling.

Ook de politiek speelt een belangrijke rol. Indien de algemene directeur besluit om geen overeenkomst te sluiten met de organisatoren, moet hij dat meedelen aan de politici, die daarmee al dan niet akkoord kunnen gaan.

Maar voor de minister is er eens te meer geen vuiltje aan de lucht.

dans le meilleur des mondes ! La suite au prochain épisode donc...

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

Mme Céline Fremault.- Je dois avoir eu plus de chance que M. Gosuin avec ma réponse, parce que Mme Grouwels a reconnu qu'il y avait eu un sérieux souci lors de ces 20km de Bruxelles. Celui-ci a été suffisamment identifié pour que cela permette à la ministre d'annoncer qu'elle allait prendre des mesures législatives en la matière. À titre personnel, je considère que la communication n'a pas été mauvaise dans ce cas.

Je reconnaiss toutefois que M. Gosuin pointe une problématique pertinente. Cela devient relativement insupportable d'avoir des administrateurs qui passent leur temps à se contredire, qui ont l'impression de diriger la STIB alors qu'ils sont au conseil d'administration. Il y a des limites dans l'exercice du mandat. Sinon, il faut peut-être les redéfinir.

Être administrateur à la STIB donne-t-il le droit de s'exprimer sur tout et n'importe quoi en permanence ? Je trouve que vous devez resserrer les boulons. On a l'impression que certains ont des voies d'accès privilégiées aux médias. Cela fait désordre.

Tout le monde cerne bien ici le problème de communication, qui vient surtout des sorties à répétition des membres du conseil d'administration de la STIB. Cela sort du mandat qui leur a été confié. Si vous mettiez de l'ordre là-dedans, cela améliorerait l'image de la STIB en général.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *On tire toujours à boulets rouges sur la communication de la STIB mais, dans la majorité des cas, elle est très bonne. C'est une tempête dans un verre d'eau, provoquée par les déclarations médiatiques d'un membre du conseil d'administration. Il faut y mettre fin.*

- *Les incidents sont clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- *Ik heb blijkbaar meer geluk dan de heer Gosuin. In haar antwoord heeft mevrouw Grouwels wél toegegeven dat er een probleem was op de dag van de 20km door Brussel. Ze heeft trouwens aangekondigd wetgevende maatregelen te zullen nemen in dit verband.*

Ik vind dat er in dit geval geen sprake is van slechte communicatie. Maar de heer Gosuin heeft gelijk: het wordt inderdaad stilaan onuitstaanbaar om te zien hoe de bestuursleden elkaar voortdurend tegenspreken en hoe ze doen alsof ze aan het hoofd staan van de MIVB. Elk mandaat heeft zijn grenzen. Het is niet omdat iemand in de raad van bestuur zetelt dat die persoon zomaar van alles mag verkondigen in de media. De minister moet de betrokkenen maar eens op hun plichten wijzen.

Alle commissieleden beseffen dat er een communicatieprobleem is, vooral dan in hoofde van de bestuursleden. Indien de minister op dat niveau orde op zaken zou stellen, zou dat het algemene imago van de MIVB ten goede komen.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Er wordt altijd met scherp geschoten tijdens de debatten over de communicatie van de MIVB, maar in heel veel gevallen werkt die communicatie uitstekend. Dit is een storm in een glas water, die veroorzaakt is door uitspraken in de media van een lid van de raad van bestuur. Daar moet een einde aan komen, want dit brengt inderdaad heel veel schade toe aan de MIVB en aan het imago van Brussel.

- *De incidenten zijn gesloten.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les embarras de circulation causés par des camions égarés dans les rues de petit gabarit".

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

Mme Céline Delforge.- Des camions de fort tonnage se retrouvent régulièrement perdus et bloqués dans des petites rues de notre Région. C'est, par exemple, souvent le cas au croisement des rues Braemt et des Moissons à Saint-Josse-ten-Noode, avec pour conséquence, non seulement des embarras de circulation, des dégâts au mobilier urbain ou à des véhicules, une mise en danger des piétons, mais également une perte de vitesse commerciale pour les bus 61 et 59 qui passent à proximité. Une vidéo très amusante sur le sujet circule d'ailleurs sur YouTube.

Dans la mesure où le problème soulevé réside dans l'usage d'itinéraires inadaptés par des camions de grande dimension, la question est de savoir comment éviter que ceux-ci ne s'aventurent dans les petites rues.

Le problème a-t-il déjà été étudié par vos services et les causes de tels comportements ont-elles déjà été identifiées ?

À l'heure de la technologie gps, existe-t-il une cartographie reprenant les voiries adaptées aux camions de grand gabarit ?

Des mesures ont-elles été décidées ou mises en œuvre afin d'éviter de tels phénomènes ?

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de verkeersproblemen door vrachtwagens die verdwalen in kleine straten".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Regelmatig raken zware vrachtwagens geblokkeerd in de kleine Brusselse straten. Dat zorgt niet alleen voor verkeershinder en vertragingen op het openbaarvervoersnet, maar ook voor risico's voor de voetgangers en schade aan het stadsmeubilair of aan andere voertuigen.*

Welke maatregelen hebt u genomen om dergelijke problemen te voorkomen? Hoe zorgt u ervoor dat zware vrachtwagens niet terechtkomen in straten die voor hun afmetingen ongeschikt zijn?

Heel wat vrachtwagenchauffeurs gebruiken een gps. Bestaat er een kaart waarop de wegen die geschikt zijn voor grote vrachtwagens, aangeduid staan?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.-
Effectivement, les nombreux transporteurs de marchandises ne savent pas toujours quel itinéraire il est préférable d'emprunter, depuis le ring de Bruxelles, pour rejoindre les zones industrielles et commerciales.

Suite à une étude relative à la création d'itinéraires pour le trafic lourd menée en 2003 par le Centre de recherches routières pour le compte de la Région bruxelloise, une signalisation spécifique a été installée sur le ring pour les véhicules à destination de la zone portuaire, et notamment du centre de transport international routier (TIR).

Cette étude a également proposé des itinéraires pour une dizaine de zones attirant des flux importants de trafic lourd depuis le ring Nord et le ring Sud. Ces itinéraires pourraient être mis à jour et concrétisés par l'installation d'une signalisation hiérarchisée en amont du ring, sur le ring et à l'intérieur de la Région. Pour ce faire, l'étude préconise de privilégier la signalisation directionnelle, c'est-à-dire le fléchage, plutôt que la signalisation de police, c'est-à-dire les panneaux d'interdiction. Il est important de garantir une information claire, actualisée et fiable aux transporteurs.

À long terme, un système de navigation assistée plus dynamique destiné aux transporteurs professionnels peut également être envisagé. L'objectif serait de guider les chauffeurs jusqu'à leur destination finale via l'itinéraire le plus rapide et le plus optimal pour préserver la qualité de vie en ville.

Sur le plan technologique, il existe déjà une vaste gamme d'applications de systèmes de gestion du trafic et une signalisation routière électronique permettant une gestion intelligente du trafic et de la signalisation routière. Ces solutions sont coûteuses mais, étant donné que la Commission européenne s'intéresse au développement et à l'implémentation d'applications technologiques et de technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la circulation, il serait possible de bénéficier de fonds européens en vue du développement d'un système de navigation assistée dynamique. Il faudrait se baser sur les inventaires des systèmes sur le marché

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Vrachtwagenchauffeurs weten inderdaad niet altijd welke route ze het best van op de Ring kunnen volgen om de industrie- en handelszones te bereiken.*

In 2003 deed het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw voor het Brussel Gewest onderzoek naar mogelijke vrachtwagenroutes. Op basis daarvan werd op de Ring bewegwijzering aangebracht voor voertuigen met als eindbestemming de havenzone, met name het TIR-centrum.

De studie stelde ook trajecten voor een tiental andere zones voor. Die zouden concreet vorm krijgen dankzij een hiërarchisch opgebouwde signalisatie, op en binnen de Ring. De studie beveelt hiervoor een bewegwijzering met pijlen aan, in plaats van politiesignalisatie met verbodsborden. Het is belangrijk dat de informatie duidelijk, actueel en betrouwbaar is.

Op lange termijn kan een dynamischer navigatiesysteem worden overwogen om de chauffeurs tot aan hun eindbestemming te begeleiden via de snelste en de beste weg, teneinde de levenskwaliteit in de stad te waarborgen.

Er bestaan talrijke slimme verkeersgeleidingssystemen en elektronische weg-signalisatiesystemen. Die oplossingen zijn niet goedkoop, maar aangezien de Europese Commissie belang hecht aan de ontwikkeling en toepassing van ICT-technieken in het verkeer, zouden wij hiervoor Europese fondsen kunnen aanvragen. Wij zouden ons daarbij kunnen baseren op systemen die momenteel op de markt in omloop zijn of reeds in andere steden werden gebruikt. Ook hier kunnen Europese projecten een hulp zijn.

De invoering van een intelligent verkeersgeleidingssysteem tot in het centrum van Brussel moet in samenspraak met het Waals en het Vlaams Gewest worden bestudeerd.

Uit de studie blijkt dat er vooral goede communicatie nodig is om te vermijden dat vrachtwagens verdwalen en op ongepaste plaatsen terechtkomen. Die communicatiestrategie kan

ou déjà utilisés dans d'autres villes. Ici aussi, des projets européens peuvent aider.

La manière dont un système intelligent de gestion du trafic depuis le grand ring extérieur jusqu'au centre de Bruxelles pourrait être mis en place devrait être étudiée en collaboration avec la Région wallonne et la Région flamande.

La mise en place d'une communication performante à destination des transporteurs est l'une des recommandations de l'étude pour le Plan stratégique pour le transport de marchandises, qui devrait aussi permettre d'éviter de rencontrer des camions "perdus" dans des endroits inappropriés.

Ceci peut se concrétiser par plusieurs actions : personne de contact au sein de l'administration, organisation d'ateliers, numéro vert à destination des transporteurs et chargeurs, base de données d'information sur le site de Bruxelles Mobilité, intégration aux systèmes gps, distribution de cartes et prospectus explicatifs, notamment par les commerçants, etc.

Le projet de Plan pour le transport de marchandises propose une stratégie pour favoriser le groupage des marchandises à destination de la ville et la mise en place d'une structure de distribution urbaine. De ce fait, le nombre de véhicules nécessaires pour livrer les marchandises diminuera. Le centre TIR, géré par le Port de Bruxelles, assure déjà partiellement un rôle de centre de distribution urbaine, notamment pour les boissons alcoolisées à destination du centre-ville. Ce rôle devrait être développé.

Enfin, récemment, plusieurs actions ont été entreprises pour une meilleure gestion des livraisons, ce qui devrait aussi contribuer à diminuer les nuisances provoquées par les camions.

Bruxelles Mobilité a publié, en collaboration avec l'Association des villes et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), un guide sur l'organisation des livraisons en voiries. Celui-ci établit des recommandations sur le nombre d'aires, leurs dimensions et leur signalisation.

Suite aux initiatives de plusieurs communes, des aires de livraison dépénalisées ont été expérimentées avec succès. Le nombre et les dimensions adéquates des aires de livraison

meerdere acties omvatten: een contactpersoon binnen de administratie, workshops, een groen nummer voor vervoerders en bevrachters, een gegevensbank op de website van Mobiell Brussel, integratie in gps-systeem, verdeling van kaarten en folders enzovoort.

Het ontwerpplan voor het goederenvervoer stelt voor om goederen die voor de stad bestemd zijn, te groeperen en een stedelijk distributiecentrum op te richten. Hierdoor zal het aantal voertuigen dalen. Het TIR-centrum, beheerd door de Haven van Brussel, vervult al gedeeltelijk de rol van stedelijk distributiecentrum, met name voor alcoholhoudende dranken die bestemd zijn voor het stadscentrum. Die rol zou verder moeten worden ontwikkeld.

Onlangs werden verschillende acties ondernomen om de overlast te verminderen die door leveringen wordt veroorzaakt. Zo heeft Mobiell Brussel in samenwerking met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gids voor de organisatie van de leveringen op de openbare weg gepubliceerd. Daarin staan aanbevelingen over het aantal rustplaatsen, de oppervlakte van die plaatsen en de signalisatie.

Meerdere gemeenten hebben met succes gedepenaliseerde leveringszones uitgetest. Die depenalisaatie maakt het mogelijk om de beschikbaarheid van de leveringszones regelmatiger te controleren. Dat principe zal in het Parkeerplan worden opgenomen.

Er zijn dus twee belangrijke teksten: het Parkeerplan en vooral het Goederenvervoerplan, dat nu wordt uitgewerkt.

expliquent en partie ce succès.

La dépénalisation permet un contrôle plus régulier de la disponibilité des aires pour les livreurs. C'est pourquoi ce principe est repris dans le projet de Plan régional de politique du stationnement.

On relève donc deux éléments importants : le Plan régional de politique de stationnement d'une part, mais surtout le Plan de marchandises bruxellois qui est en cours d'élaboration.

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

Mme Céline Delforge.- Vous me parlez de l'étude de 2003. Entre aujourd'hui et cette époque, on a connu une dissémination de la technologie gps sur laquelle on pourrait davantage s'appuyer. Les professionnels de la route en sont presque tous équipés. Je suis peut-être naïve, mais ça ne doit pas être trop compliqué d'avoir une carte gps qui reprenne juste le niveau des voiries interdites aux camions ou fortement déconseillées pour ceux de gros tonnage.

J'entends bien qu'on fait beaucoup de projections dans l'avenir. Mais vous me dites qu'il existe des subsides européens. Une entreprise privée fournisseur de gps pourrait également être incitée à mettre au point cette simple carte indiquant aux conducteurs de gros camions que le passage dans telle ou telle rue n'est pas possible. On pourrait arriver à ce résultat beaucoup plus vite.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "l'abattage de 28 platanes sur
l'avenue du Port".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- U hebt het over de studie uit 2003. Intussen is de gps gemeengoed geworden en hebben haast alle beroepschauffeurs er één. Het kan toch niet zo moeilijk zijn een gps-kaart te ontwerpen met wegen die verboden of af te raden zijn voor zwaar vrachtvervoer?

U stelt dat er Europese subsidies beschikbaar zijn. Een privéonderneming kan worden aangemoedigd om een dergelijke kaart te ontwerpen. Dan zou er veel sneller een tastbaar resultaat zijn.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "het vellen van 28 platanen aan de Havenlaan".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "le réaménagement provisoire de l'avenue du Port".

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

Mme Caroline Persoons.- Dans l'avant-dernière cyberlettre de l'asbl Inter-Environnement Bruxelles, j'ai pu lire que l'administration de Bruxelles Mobilité a introduit une demande pour l'abattage de 28 platanes "malades et dangereux" de l'avenue du Port.

L'Association patrimoine, pavés, platanes (APPP) qui réclame le remplacement des arbres abattus, suscite la mobilisation et demande une large participation des riverains à la prochaine réunion de concertation de l'enquête publique.

Pour rappel, à la suite de l'annulation du projet de réaménagement de l'avenue du Port en octobre 2011, le gouvernement bruxellois avait commandé une étude phytosanitaire des arbres de cette avenue.

Cette étude a tiré comme principales conclusions que "la réévaluation du diagnostic des platanes de l'avenue du Port a montré que l'état des arbres adultes de la plantation initiale s'est généralement aggravé depuis 2006, tant du point de vue mécanique (solidité/stabilité) que sanitaire. La présente étude a mis en évidence 28 arbres dangereux dont 19 arbres pour lesquels le pronostic de solidité était réservé dans l'étude de 2006".

Compte tenu des éléments susmentionnés, j'aimerais savoir si l'abattage des arbres sera suivi du replantage de jeunes sujets aux mêmes endroits. D'autre part, les arbres abattus au fil des années seront-ils ou non remplacés ? Quelle a été l'issue de la réunion de concertation qui, me semble-t-il, avait lieu la semaine passée ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Le gouvernement a adopté un accord de principe relatif au réaménagement provisoire de l'avenue du Port, donnant à ce dossier la perspective d'une*

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de tijdelijke heraanleg van de Havenlaan".

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Mobiel Brussel zou volgens de vzw Inter-Environnement Bruxelles een aanvraag hebben ingediend om 28 "zieke en gevaarlijke" platanen aan de Havenlaan te kappen.*

De vereniging Action, Patrimoine, Pavés, Platanes (APPP) wil dat de omgehakte bomen worden vervangen en roept de bewoners op om de volgende vergadering van het openbaar onderzoek massaal bij te wonen.

Na het intrekken van het renovatieproject had de regering een fytosanitaire studie van deze bomen besteld, waaruit bleek dat hun toestand sinds 2006 was verslechterd. In de conclusies is sprake van 28 gevaarlijke bomen.

Worden de bomen die gekapt worden, op dezelfde plek door jongere exemplaren vervangen? Worden de voorheen omgehakte bomen vervangen? Wat heeft het overleg van vorige week opgeleverd?

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

Mevrouw Annemie Maes.- De regering heeft een principeakkoord over de voorlopige heraanleg van de Havenlaan. Daarmee krijgt dit dossier, dat al lang aansleept, perspectief op een concrete

solution concrète. Piétons et cyclistes bénéficieront d'un plus grand confort de déplacement. De plus, les préoccupations des comités de quartier et des associations cyclistes ont été prises en considération et le nombre d'arbres serait conservé.

Quel est le calendrier du réaménagement provisoire ? Quel matériel avez-vous choisi ? Sur la base de quelles informations techniques ? Quel est le prix ? Le nombre total d'arbres reste-t-il identique ? Combien seront remplacés par des nouveaux ? Comment se déroule la concertation avec les comités de quartier ? Ce réaménagement provisoire exige-t-il un permis d'urbanisme ? Quel est le calendrier pour le réaménagement définitif ? Comment s'inscrit le réaménagement provisoire dans le réaménagement définitif ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La commission de concertation relative au dossier de demande de permis d'urbanisme en vue d'abattre 28 arbres dangereux dans l'avenue du Port a eu lieu ce mardi 5 juin.

Dans le cadre de ce dossier qui ne prévoyait initialement pas de replantation des arbres abattus, ni des arbres manquants, j'ai donné comme instruction à mon administration d'introduire une demande de permis modificatif en vue de procéder à la replantation des 28 arbres abattus ainsi que des sujets manquants.

Vu que l'enquête publique arrivait à son terme, mon administration a interrogé l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) sur le devenir de la procédure en cours, compte tenu de l'introduction d'un éventuel permis modificatif. Étant donné la modification substantielle de la demande que cela aurait engendré, le fonctionnaire délégué a informé mon administration de la nécessité de recommencer

oplossing. Voetgangers en fietsers kunnen opgelucht uitkijken naar meer comfortabele tijden. Bovendien is deze keer rekening gehouden met de bekommernissen van de buurtcomités en de fietsverenigingen. Het aantal bomen zou behouden blijven.

Vanzelfsprekend kijken wij ook uit naar de definitieve heraanleg, maar het is positief dat er intussen concrete ingrepen plaatsvinden, aangezien de Havenlaan al veel te lang een lijdensweg voor zachte weggebruikers is. De buurt rond de laan is in volle ontwikkeling en het is aan de overheid om, in overleg met de buurt, te zorgen voor een zo aangenaam mogelijke omgeving.

Wat is de timing voor de voorlopige heraanleg? Voor welk materiaal hebt u gekozen en op basis van welke technische informatie? Wat is het prijskaartje? Blijft het totale aantal bomen gelijk? Hoeveel worden er vervangen door nieuwe? Hoe verloopt het overleg met de buurtorganisaties? Is een stedenbouwkundige vergunning nodig voor de tijdelijke heraanleg? Wat is de timing voor de definitieve heraanleg? Hoe past de voorlopige heraanleg binnen de definitieve heraanleg?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De overlegcommissie heeft op 5 juni vergaderd over de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor het omhakken van 28 gevaarlijke bomen in de Havenlaan.

Oorspronkelijk was er geen vervanging gepland, noch van de geveld, noch van de ontbrekende bomen. Ik heb mijn bestuur de opdracht gegeven om een aangepaste vergunningsaanvraag in te dienen en daar de vervanging aan toe te voegen.

Het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) werd vervolgens bevraagd inzake de lopende procedure. Volgens de gemachtigd ambtenaar zou de ingrijpende aanpassing van de aanvraag een volledig nieuw openbaar onderzoek vereisen.

Ik heb mijn bestuur de opdracht gegeven om tijdens de overlegcommissie mijn wens over te brengen om de omgehakte en ontbrekende bomen te vervangen, ondanks het negatieve advies van de technisch

toute l'enquête publique, le cas échéant.

Compte tenu de ces éléments, j'ai demandé à mon administration d'exprimer, lors de la commission de concertation, ma volonté de replanter les arbres abattus ainsi que les sujets manquants, et ce, malgré l'avis technique défavorable de l'expert.

Dès lors, ma réponse à vos deux questions est simple : les arbres abattus et les arbres manquants seront replantés, sauf dans l'hypothèse où le permis d'urbanisme délivré conditionnerait les travaux différemment.

(poursuivant en néerlandais)

Bruxelles Mobilité a été chargée de réaliser l'aménagement d'une piste cyclable sur le trottoir. Les arbres d'alignement sont maintenus.

Les travaux ne commenceront qu'à l'automne. Les plans d'aménagement seront établis sur la base des propositions de mon administration, à savoir des trottoirs et pistes cyclables sur le trottoir, en pavés de béton. Les matériaux naturels présents seront conservés et, au besoin, sciés pour le confort des cyclistes.

Les associations de riverains continuent de prôner l'utilisation de la dolomie. L'aménagement d'un trottoir en matériaux durs leur paraît incompatible avec le maintien des arbres. J'estime pour ma part que ce choix est pleinement justifié pour le confort des piétons et des cyclistes.

Le projet ne prévoit pas l'abattage d'arbres. Néanmoins, par sécurité, Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'abattage pour 28 arbres. J'ai demandé que cet abattage soit suivi de replantations.

La largeur des zones pavées sera limitée à 2,5m. La haie entre le trottoir et la balustrade du port sera enlevée pour obtenir le plus grand écart possible entre le nouveau trottoir piétonnier et les arbres d'alignement.

Le coût des aménagements est estimé à maximum d'un million d'euros. Dès que les plans seront prêts, nous vérifierons si le projet nécessite un permis d'urbanisme. On m'a cependant affirmé que ce ne serait pas le cas.

deskundige.

De bomen zullen dus wel degelijk vervangen worden, tenzij de stedenbouwkundige vergunning andere voorwaarden oplegt.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, Mobiel Brussel werd belast met de aanleg van een fietspad op het trottoir. De laanbomen worden behouden. Deze aanleg kan gebeuren zonder stedenbouwkundige vergunning, aangezien het om kleine werken gaat. Dat blijkt ook uit de contacten met het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH).

De werken zullen pas in het najaar kunnen beginnen. De plannen voor de aanleg zullen worden opgesteld op basis van de voorstellen van mijn administratie, namelijk voetpaden en fietspaden op het trottoir in betontegels. Op de plaatsen waar er natuurlijke materialen aanwezig zijn, bijvoorbeeld porfier tegels, zullen deze bewaard worden en indien nodig worden bijgezaagd om het comfort van de fietsers te waarborgen.

Deze aanleg krijgt geen volledige steun van de verenigingen van buurtbewoners, die het gebruik van dolomiet blijven aanprijsen, omdat zij vrezen dat de aanleg van een echt voetpad in harde materialen niet verzoenbaar is met het behoud van de bomen. Ik ben echter van oordeel dat dit absoluut gerechtvaardigd is om het comfort van fietsers en voetgangers te verzekeren. De buurtverenigingen hebben in elk geval liever dit dan niets.

Het project omvat geen kap van de bomen. Om veiligheidsredenen heeft Mobiel Brussel echter een kapvergunning voor 28 bomen aangevraagd. Dit staat los van het project voor een fiets- en voetpad. Ik heb gevraagd dat gekapte bomen vervangen zouden worden door nieuwe aanplantingen.

De breedte van de geplaveide zones zal beperkt worden tot 2,5 m. De haag die zich nu bevindt tussen het trottoir en de havenreling, zal verwijderd worden, zodat de afstand tussen het nieuwe voetpad en de laanbomen zo groot mogelijk is.

De kostprijs van deze aanleg wordt geschat op maximaal 1 miljoen euro. Zodra de projectplannen

J'espère que le réaménagement ne durera pas dix ans, comme ce fut le cas pour l'étude. J'ai l'intention de prendre contact cette année encore avec le maître-architecte, afin d'initier un nouveau marché public et de planifier au mieux le réaménagement de l'avenue du Port.

Nous voulons élaborer un nouveau plan définitif en concertation avec toute la population, et pas seulement avec quelques comités de quartier et les acteurs qui y sont actifs.

klaar zijn, zullen we al nagaan of er voor het project een stedenbouwkundige vergunning vereist is. Men heeft mij echter al verzekerd dat dit niet het geval is.

Voor de studie rond de heraanleg van de Havenlaan was tien jaar nodig. Ik hoop dat de heraanleg zelf niet zoveel tijd in beslag zal nemen. Het is in elk geval mijn bedoeling om dit jaar nog contact op te nemen met de bouwmeester om te zien hoe er opnieuw een overheidsopdracht kan worden opgestart om een heraanleg van de Havenlaan zo goed mogelijk te plannen. Er moet opnieuw een studiebureau worden geselecteerd en er komen procedures voor overheidsopdrachten. Er moet ook rekening worden gehouden met al geplande werken, zoals aan de Picardbrug. Dat wordt in overleg met de bouwmeester in het najaar aangevat.

We willen uiteraard een nieuw definitief plan voor de Havenlaan. Er moet worden overlegd met de ruime bevolking en niet alleen met bepaalde wijkcomités en de stakeholders die daar actief zijn.

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

Mme Caroline Persoons.- Je trouve la réponse de la ministre positive. Elle montre que les actions citoyennes ne manquent pas d'utilité pour attirer l'attention sur certaines situations. Certes, les travaux prendront encore quelques années, mais si l'on peut replanter les arbres abattus, la qualité de vie des riverains s'en verra améliorée.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *J'apprécie le fait que vous vouliez mener une concertation la plus large possible, avant la fin de l'année.*

Pour l'aménagement provisoire, vous parlez de l'automne. Sera-ce avant ou après le 14 octobre ?

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Dat is een positief antwoord. Burgeracties hebben dus duidelijk hun nut. De werken duren zeker nog een aantal jaar, maar de nieuwe bomen zullen bijdragen tot meer levenskwaliteit voor de bewoners.*

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik apprecieer dat u een zeer ruime raadpleging wilt houden over de definitieve plannen, nog voor het einde van het jaar. Groen is heel tevreden dat er een voorlopige heraanleg komt.

U spreekt over het najaar. Kunt u iets preciezer zijn? De vraag is meer bepaald of dit voor of na 14 oktober zal gebeuren?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *J'espère que le réaménagement provisoire sera terminé d'ici la fin de l'année. Nous*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mijn ambitie is dat de voorlopige heraanleg zal klaar zijn tegen het einde van dit jaar. We moeten echter

devons toutefois tenir compte des nombreux travaux déjà planifiés.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "la planification du réaménagement de la porte de Ninove".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Quand les travaux commenceront-ils et finiront-ils à la porte de Ninove ?? Pourquoi les travaux n'ont-ils pas commencé au printemps 2012 comme prévu ? Les plans ont-ils été modifiés en fonction des remarques de la commission de concertation ?*

Les conclusions de Beliris à propos des modifications des plans sont-elles disponibles ? En quoi ces modifications consistent-elles précisément ? A-t-on décidé si on faisait un nouvel appel d'offres ou si on gardait le même entrepreneur ?

Le permis d'urbanisme a-t-il déjà été délivré ? L'ensemble du terrain appartient-il à la Région bruxelloise ? Les bâtiments à démolir l'ont-ils tous été ? Un désamiantage est-il nécessaire ? A-t-il été effectué ? Les travaux des entreprises d'utilité publique ont-ils aussi été réalisés ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Vous devriez plutôt poser ces questions à quelqu'un d'autre.*

Vu l'état actuel du dossier, il m'est impossible de

rekening houden met heel veel werken die reeds gepland zijn. Wat mij betreft, mag het zo snel mogelijk gebeuren.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de planning voor de heraanleg van de Ninoofsepoort".

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

De heer Jef Van Damme.- Mijn vragen zijn altijd dezelfde. Wanneer zullen de werken aan de Ninoofsepoort van start gaan? Wat is de geplande einddatum van de werken? Hoe komt het dat de werken niet in het voorjaar van 2012 zijn gestart, zoals eerder was gepland? Werden de plannen aangepast aan de opmerkingen van de overlegcommissie?

Zijn de conclusies van Beliris over de wijzigingen van de plannen beschikbaar? Wat houden die wijzigingen precies in? Werd er beslist om de werken opnieuw aan te besteden of wordt de aannemer behouden die werd aangeduid maar wiens offerte nog niet werd betekend?

Is de stedenbouwkundige vergunning al afgeleverd? Is alle grond eigendom van het gewest? Zijn de af te breken gebouwen allemaal verdwenen? Is er een asbestverwijdering nodig? Werden deze werken uitgevoerd? Zijn ook de werken van de nutsmaatschappijen al uitgevoerd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zou in het kort kunnen antwoorden, mijnheer Van Damme, dat u die vragen beter eens aan iemand anders zou stellen.

vous dire quand les travaux commenceront, et a fortiori la date de fin du chantier.

Lors d'une procédure normale, dès réception de l'avis de la commission de concertation et de celui du collège échevinal, l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) est censée demander des plans modifiés pour accorder ensuite un permis, assorti ou non de conditions.

Concernant le dossier de la porte de Ninove, Beliris et l'AATL discutent encore de l'impact des modifications demandées dans l'avis de la commission de concertation. L'AATL pourra ensuite demander les plans modifiés, si ces modifications ne modifient pas trop le projet.

La raison du non-respect du calendrier annoncé lors de la législature précédente est évidente. Bruxelles Mobilité n'a pas voix au chapitre, car le dossier est intégralement traité par Beliris. L'AATL gère la procédure de permis.

À ma connaissance, les plans n'ont pas encore été adaptés à la suite des remarques de la commission de concertation.

Vous me demandez si j'ai connaissance des conclusions de Beliris sur les modifications des plans. Vous êtes donc au courant du fait que Beliris établit de tels documents inhabituels, au lieu de réaliser des plans modifiés. Je vous invite donc à nous faire part des éléments dont vous avez connaissance. Nous ne sommes pas au courant de l'état de la procédure entre Beliris et son entrepreneur.

Au vu des éléments qui précédent, nous pouvons confirmer que le permis n'a pas encore été délivré.

Une grande partie des terrains appartient déjà à la Région. La Société du logement de la Région bruxelloise (SLRB) s'était engagée à faire le nécessaire pour l'achat des autres terrains. Bruxelles Mobilité a dégagé un montant pour l'achat des terrains nécessaires et l'a mis à la disposition de la SLRB. Cette question doit donc être posée à M. Doulkeridis.

À ma connaissance, les bâtiments à démolir ne l'ont pas encore été. Cette partie du dossier est actuellement gérée par la SLRB.

Gelet op de huidige stand van zaken van het dossier, kan ik u onmogelijk antwoorden wanneer de werken zullen aanvangen.

Bij een normale procedure wordt het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), na ontvangst van het advies van de overlegcommissie en het advies van het gemeentecollege, geacht gewijzigde plannen te vragen. De vrager moet dan een nieuw plan opstellen en aan het BROH bezorgen die vervolgens de vergunning - al dan niet met voorwaarden - toewijst.

In het geval van het dossier van de Ninoofsepoort, zijn de gesprekken tussen Beliris en het BROH blijkbaar nog altijd aan de gang. Zo kan het BROH zich een beeld vormen van de impact van de wijzigingen die in het advies van de overlegcommissie worden gevraagd. Daarop kan het BROH zich baseren om eventueel artikel 191 toe te passen, tenminste als de wijzigingen aan het voorgestelde project niet al te grondig zijn.

Vermits we de datum voor de aanvang van de werken nog niet kennen, kunnen wij u onmogelijk de einddatum van de werf al medelen.

De reden voor het niet naleven van de planning die tijdens de vorige legislatuur is aangekondigd, is vanzelfsprekend. De diensten onder mijn voogdij, namelijk Mobiel Brussel, hebben geen enkele zeggenschap over de behandeling van het dossier. Het dossier wordt immers volledig door Beliris behandeld en de procedure voor de vergunningen wordt door het BROH beheerd.

De plannen zijn volgens mijn mening nog niet aangepast, na de opmerkingen van de overlegcommissie. De plannen kunnen slechts worden aangepast op basis van een vraag van het BROH of op initiatief van de vrager.

U vraagt me of ik kennis heb van de conclusies van Beliris over de wijzigingen van de plannen. Dat wil zeggen dat u op de hoogte bent van het feit dat Beliris dergelijke ongebruikelijke documenten opstelt in plaats van over te gaan tot de realisatie van de gewijzigde plannen. Ik nodig u bijgevolg uit om ons de elementen mee te delen waarvan u klaarblijkelijk op de hoogte bent. Wij zijn niet op de hoogte van de stand van de procedure tussen Beliris en haar aannemer.

Selon Bruxelles Environnement, le sous-sol de certains des terrains doit être dépollué avant que les travaux ne puissent être réalisés. Le déplacement des concessionnaires n'a pas encore été effectué. Ces sociétés ne peuvent déplacer leurs installations tant que la forme définitive du projet ou les zones pouvant accueillir les nouvelles installations ne sont pas connues.

M. Van Damme, pourquoi n'interrogez-vous pas M. Kir pour savoir ce qu'il en est avec l'AATL et les permis ?

Gelet op voornoemde elementen kunnen wij bevestigen dat de vergunning nog niet is afgeleverd.

Een groot deel van de terreinen behoort het gewest al toe. De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) had zich ertoe verbonden het nodige te doen voor de aankoop van de andere terreinen. Mobiel Brussel heeft een bedrag vastgelegd voor de aankoop van de terreinen die nodig zijn voor het toekomstige project en heeft dit bedrag ter beschikking van de BGHM gesteld. De vraag moet dus aan mijn collega Doulkeridis gesteld worden.

De af te breken gebouwen zijn voor zover ik weet, nog niet afgebroken. Dat deel van het dossier wordt momenteel door de BGHM beheerd.

Leefmilieu Brussel heeft ons echter op basis van een verslag van bodemtesten meegedeeld dat de ondergrond op bepaalde terreinen verontreinigd is en dus eerst gesaneerd moet worden vooraleer de werken gerealiseerd kunnen worden. De verplaatsingswerken van de concessiehouders zijn nog niet uitgevoerd. We kunnen deze bedrijven echter nog niet vragen hun installaties te verplaatsen zonder de definitieve vorm en impact van het project te kennen wat betreft de verplaatsing en de zone waar de nieuwe installaties terechtkunnen.

Mijnheer Van Damme, meer kan ik u niet antwoorden, maar waarom vraagt u de heer Kir niet hoe het gesteld is met het BROH en de vergunningen?

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

De heer Jef Van Damme.- U zegt dat ik het aan uw collega moet vragen, maar u ziet hem elke week. Ik hoop dat u het dossier ter harte neemt en opvolgt. Hoe belangrijk acht u dat dossier als u het hem zelf nog niet hebt gevraagd?

Volgens mij moet u er binnen de regering een belangrijke prioriteit van maken. Het gaat tenslotte over een plek in het centrum van Brussel die totaal is verwaarloosd. Ik begrijp niet dat de regering niet reageert. Alleen kunt u daar niets aan doen, maar u kunt het dossier wel vooruit duwen.

Ik ben ontgoocheld. Vorig jaar is ons in het

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le fait que vous n'ayez pas encore interrogé vous-même votre collègue à ce sujet témoigne du peu d'importance que vous accordez à ce dossier.*

Le réaménagement de ce lieu totalement négligé, au centre de Bruxelles, devrait être une priorité essentielle du gouvernement.

Contrairement à ce qui nous avait été annoncé, les travaux n'ont pas encore commencé au printemps 2012. Aucune date n'est pressentie pour le début des travaux.

Je ne manquerai pas d'interroger vos collègues, mais je suis profondément déçu que vous ne l'ayez pas fait de votre côté avant de me répondre.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'achat d'œuvres d'art par la STIB".

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

Mme Françoise Schepmans.- La presse a rapporté l'information selon laquelle la STIB devrait dépenser 1,3 million d'euros pour l'achat de deux œuvres d'art, afin de décorer son réseau souterrain. Concrètement, il s'agit de deux fresques murales qui vont être commandées à des artistes afin d'embellir les stations Tomberg et Porte de Namur.

Nonobstant l'intérêt de promouvoir la culture dans l'espace public, en ce compris dans les stations de métro, dont certaines sont déjà décorées par plusieurs œuvres variées, c'est le montant du budget annoncé qui interpelle. En cette période de difficultés budgétaires et face aux besoins importants en termes de transports publics, mais aussi à la nécessité de rénovation et de modernisation des stations, la question des priorités est posée. La somme de 1,3 million d'euros pourrait être injectée dans des agents de sécurité et de prévention, ou encore un renforcement des programmes d'entretien des infrastructures.

voorjaar aangekondigd dat de werken in het voorjaar 2012 van start zouden gaan. Een jaar later is daar nog geen sprake van, er is zelfs geen datum in het vooruitzicht gesteld.

Blijkbaar moet er eerst nog van alles gebeuren. Dat is een zeer verontrustend antwoord. Ik zal zeker de vraag ook aan uw collega's stellen. Het is jammer dat u dat zelf al niet eerder hebt gedaan voor u mij van antwoord diende. U stuurt mij van het kastje naar de muur.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de aankoop van kunstwerken door de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Volgens de pers zou de MIVB 1,3 miljoen euro veil hebben voor twee fresco's ter verfraaiing van de metrostations Tomberg en Naamse Poort.

Zonder afbreuk te willen doen aan het belang van kunst in de openbare ruimte, rijzen er in deze budgettair krappe tijden en gelet op de noden van het openbaar vervoer toch vragen bij het kostenplaatje. Het geld zou bij voorrang ook kunnen worden besteed aan de uitbreiding van het netwerk, het onderhoud of de veiligheid.

Hoe rechtvaardigt u de uitzonderlijk hoge kostprijs van het project? Hoe werden de kunstwerken geselecteerd? Wanneer worden ze geïnstalleerd? Zijn er dit jaar nog andere aankopen gepland?

Qu'est-ce qui justifie objectivement le coût particulièrement élevé du projet ? Comment la sélection de ces fresques a-t-elle été opérée ? La STIB ne pouvait-elle pas commander des œuvres d'art moins onéreuses ? Quand ces fresques seront-elles installées ? D'autres acquisitions sont-elles prévues dans le cadre de cette année budgétaire ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je précise qu'il s'agit de la réalisation de trois œuvres d'art commandées et prises en charge par la Région de Bruxelles-Capitale dans la cadre d'un budget spécifique destiné à l'intégration et à l'entretien d'œuvres d'art dans les stations de métro et de métro.

Concernant la station Demey, deux œuvres d'art seront intégrées lors des travaux qui y ont lieu en ce moment. Ces travaux entamés en septembre 2011 concernent les transformations nécessaires à l'intégration d'ascenseurs au profit des personnes à mobilité réduite, ainsi que la rénovation des couloirs d'accès vers la salle des guichets côté faubourgs et côté ville.

En effet, vu l'état vétuste et surtout délabré de la station à la suite d'actes de vandalisme, cette rénovation des couloirs s'imposait. Nous avons opté pour un revêtement mural en panneaux de tôle d'acier émaillé et vitrifié pour des raisons de résistance au vandalisme, de facilité de nettoyage en cas de graffiti et de durabilité. Vu le souhait d'intégrer des œuvres d'art dans cette station, et particulièrement dans les couloirs afin de les rendre accueillants et de donner une identité à l'endroit, deux artistes avaient été désignés en 2007. Il s'agit de M. Michel Dusariez pour les couloirs côté ville et de M. Bob Verschueren pour les couloirs côté faubourgs.

Ces œuvres d'art consistent en des fresques qui figureront sur ces nouveaux panneaux muraux. Le coût de la réalisation s'élève à 310.000 euros, hors TVA. Ce montant a été engagé en 2011 dans le cadre du marché de travaux en cours.

Concernant la station Tomberg, dans le cadre de la rénovation de ses couloirs d'accès qui sera entamée

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het Brussels Gewest heeft de drie kunstwerken besteld en de kosten betaald met de middelen die begroot zijn voor de integratie en het onderhoud van kunstwerken in de metrostations.

In het station Demey wordt ter gelegenheid van de installatie van liften voor personen met een beperkte mobiliteit en de opfrissing van de toegang tot de loketten twee fresco's, respectievelijk van Michel Dusariez en Bob Verschueren, op vandalismebestendige, stalen en geëmailleerde muurbekleding aangebracht. Voor al die werken werd in 2011 310.000 euro vastgelegd.

Voor het station Tomberg was er al in 2010 met Guy Rombouts overeengekomen dat hij zijn kunstwerk in de lokettenzaal tot de toegangsgangen zou uitbreiden, in casu vanaf augustus 2012 ter gelegenheid van de renovatie van die gangen. De kunst tegels kosten 37.100 euro meer dan de oorspronkelijke tegels zonder motief. Ook dat bedrag werd in 2011 vastgelegd.

Daarbovenop werd er tussen 2007 en 2010 in totaal 100.000 euro exclusief btw vrijgemaakt voor de erelonen van de kunstenaars. Die erelonen omvatten het ontwerp van het kunstwerk, het maken van foto's en plannen met het oog op de reproductie van de werken, de follow-up van de uitvoering en de montage.

Het kunstwerk van Pierre Cordier dat sinds 1988 het station Rogier sierde, moest wegens renovatie van dat station worden ontmanteld. Het heeft nu een nieuw onderdak gevonden in het station Naamse Poort. De verhuizing heeft 25.200 euro gekost.

In totaal is voor de drie kunstwerken en de

en août 2012, l'accord avait été donné en 2010 pour que l'artiste Guy Rombouts poursuive sur les murs des couloirs d'accès l'œuvre d'art qu'il avait réalisée en 1998 au niveau de la salle des guichets et des quais lors de la rénovation de cette partie de station. Le coût de la réalisation de cette œuvre d'art au niveau des couloirs d'accès, qui correspond au surcoût des carrelages artistiques par rapport à des carrelages sans motif, s'élève à 37.100 euros hors TVA. Ce montant a été engagé à la mi-2011.

Les honoraires des trois artistes s'ajoutent aux coûts précités. Ils portent sur la conception, la réalisation des photos et des plans pour permettre la reproduction des œuvres, les suivis d'exécution en usine et de montage sur place. Le coût de ces honoraires s'élève à un total de 100.000 euros, hors TVA. Ce montant a été engagé en 2007 pour MM. Dusariez et Verschueren, et en 2010 pour M. Rombouts.

L'autre œuvre d'art mentionnée dans la presse, signée Pierre Cordier, a été intégrée à la station Rogier en 1988. Elle a dû être démontée en raison des travaux de rénovation et de transformation en cours dans cette station. Cette œuvre vient d'être replacée à la station de métro Porte de Namur, et ce pour un montant de 25.200 euros, hors TVA.

Le coût total pour la réalisation des trois œuvres précitées dans les stations Demey et Tomberg et pour les honoraires des artistes s'élève à 447.100 euros, hors TVA, engagés entre 2007 et 2011. En 2012, il n'y a pas d'acquisition prévue de nouvelles œuvres d'art pour l'embellissement des stations de métro.

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

Mme Françoise Schepmans.- Le montant de 1,3 million d'euros qui a été avancé dans la presse est-il donc inexact ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En effet.

- *L'incident est clos.*

erelonen van de kunstenaars 447.100 euro uitgegeven, conform wat tussen 2007 en 2011 was vastgelegd. Dit jaar worden geen nieuwe kunstwerken voor metrostations aangekocht.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het bedrag dat de pers heeft meegedeeld, klopt dus niet?*

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

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "le projet de Plan piéton".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "le Plan piéton".

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

M. Aziz Albishari.- Le 23 mai dernier, la presse a annoncé que le gouvernement avait adopté le Plan piéton en première lecture. Nous nous en réjouissons, puisque nous avons soutenu depuis le début de cette législature ce projet fondamental dans la politique de mobilité de notre Région. Bruxelles est une ville où l'on marche beaucoup - 32% des déplacements quotidiens s'effectuent à pied -, mais où le piéton est souvent maltraité. En témoigne le débat récent que nous avons eu sur le goulet Louise, qui concernait plus spécialement la ministre Grouwels.

L'article de presse qui faisait référence à l'adoption en première lecture du Plan piéton est assez lapidaire, et nous souhaiterions en savoir plus sur le processus d'adoption de ce plan, son contenu et sa mise en œuvre.

Dans votre réponse à la question que je vous adressais sur ce sujet en Commission de l'infrastructure du 5 octobre dernier, vous disiez espérer obtenir une première adoption entre octobre et décembre 2011. Quelle est la nature des difficultés qui vous ont empêché de respecter cette

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "het ontwerp van Voetgangersplan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "het Voetgangersplan".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Op 23 mei jongstleden hebben wij in de pers vernomen dat de regering het Voetgangersplan in eerste lezing heeft goedgekeurd. Dat is heel erg nieuws. Brussel is een stad waar veel wordt gestapt (32% van de verplaatsingen gebeurt te voet), maar waar de voetgangers vaak slecht worden behandeld. Bewijs daarvan is het recente debat over de flessenhals aan de Louizalaan.*

Op 5 oktober 2011 antwoordde u op een vraag in commissie dat de eerste lezing tussen oktober en december 2011 zou plaatsvinden. Waarom werd die deadline niet gehaald? U kondigde toen ook aan dat het ontwerp na de eerste lezing aan de bevolking zou worden voorgelegd. Het persartikel maakt hiervan evenwel geen melding. Zal die raadpleging plaatsvinden? Wanneer? Het is van wezenlijk belang om ook de gemeenten te raadplegen, aangezien zij 80% van het Brusselse wegennet beheren.

Een jaar geleden heeft de regering het Fietsplan 2010-2015 goedgekeurd. Het is belangrijk dat het Voetgangersplan daarop is

échéance ?

Vous annonciez également qu'une fois adopté en première lecture, ce plan serait soumis à une consultation citoyenne. L'article de presse ne fait pas état de cette consultation. Celle-ci est-elle toujours prévue ? Dans l'affirmative, selon quel calendrier et quelles modalités ? Une attention particulière doit être accordée à la consultation avec les communes, qui sont en charge de 80% des voiries sur le territoire de la Région.

Il y a un an, vous avez fait adopter par le gouvernement le Plan vélo 2010-2015. Il importe que ces deux plans sectoriels - vélos d'un côté et piétons de l'autre - soient bien articulés. La promotion du vélo et celle de la marche passent par certaines mesures de base communes telles que la réduction de la vitesse du trafic automobile et la reconquête de surfaces de voirie sur les voitures. Sans oublier que les piétons et les cyclistes peuvent aussi se trouver en concurrence, voire en conflit, dans l'espace public, au point de constituer un danger les uns pour les autres. Dans la rue de la Loi aux heures de pointe, par exemple, la circulation des uns et des autres se fait concurrence et suscite parfois des tensions entre les différents usagers.

Le projet de Plan piéton prend-il cette problématique en considération ?

L'article est peu clair quant aux perspectives de mise en œuvre du Plan : vous auriez déclaré que les principes de ce plan stratégique devraient "être coulés dans une série de réglementations entre 2016 et 2020".

L'article mentionne, par ailleurs, que les dix principes énoncés par le Plan seraient "prochainement traduits en projets de directives". Qu'en est-il réellement ? Pourquoi la traduction réglementaire du Plan devrait-elle nécessairement attendre 2016 ? Pourquoi n'envisagerait-on que des projets de directives à court terme plutôt que des directives proprement dites ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme pour son interpellation jointe.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La semaine du 21 mai 2012, vous avez présenté à la presse le Plan piéton, qui fait partie des objectifs de l'accord de gouvernement.*

afgestemd. Het promoten van de verplaatsingen met de fiets en te voet vereisen soms dezelfde maatregelen, zoals een beperking van de snelheid van het autoverkeer en het wegwerken van de suprematie van de auto op de openbare weg. Soms kunnen voetgangers en fietsers met elkaar in conflict komen. Ik denk bijvoorbeeld aan de Wetstraat tijdens de spitsuren. Houdt het Voetgangersplan met dit alles rekening?

Het persartikel is onduidelijk over de uitvoering van het Voetgangersplan. Volgens u zal het plan tussen 2016 en 2020 in regelgeving worden gegoten. Maar volgens het artikel zullen de tien principes van het plan binnenkort in ontwerprichtlijnen worden omgezet. Waarom moet er met de omzetting in wetgeving worden gewacht tot 2016? Waarom is er sprake van ontwerprichtlijnen en niet onmiddellijk van volwaardige richtlijnen?

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

De heer Jef Van Damme.- Het Voetgangersplan is een doelstelling uit het regeerakkoord en werd in de week van 21 mei 2012 door u in de pers voorgesteld.

L'objectif global du plan n'est pas vraiment ambitieux, puisqu'il vise une augmentation de 2% (de 28 à 30%) seulement des déplacements à pied d'ici 2020.

Le plan met l'accent sur l'aménagement physique de l'espace public en quartiers résidentiels ou zones piétonnes. Toutefois, il n'existe aucun lien entre ce plan - pas plus qu'avec le Plan vélo et le Plan de sécurité routière - et le plan stratégique Travaux publics et transports de la ministre Grouwels.

À travers ce Plan piéton, Bruxelles n'invente rien, mais ne fait qu'emboîter le pas à Genève, Liège, Paris, Strasbourg et Lyon. De plus, la mise en oeuvre du plan manque de clarté. Où allez-vous créer les vingt kilomètres de zones piétonnes supplémentaires, dans une Région où 83% des voiries sont communales ? Allez-vous encourager les communes à concrétiser cet objectif à l'aide d'incitants financiers ou, au contraire, sanctionner celles qui refusent de coopérer ?

Pourquoi le Plan piéton se cantonne-t-il à l'objectif si timide de 30% ? Quelle est votre ambition pour la fin de cette législature ?

Comment ce plan s'accorde-t-il avec le Plan stratégique Travaux publics et transports de votre collègue, Mme Grouwels ?

De globale doelstelling uit dat Voetgangersplan is niet erg ambitieus. In 2000 gebeurde 28% van de verplaatsingen te voet. Terwijl in Lyon vandaag al 40% van de verplaatsingen te voet wordt afgelegd, bedraagt de Brusselse doelstelling amper 30% tegen 2020. Dat is slechts 2% meer dan vandaag.

Het plan legt de focus op de fysieke heraanleg van de openbare ruimte tot verblijfsgebieden of voetgangerszones. Toch staat dit plan los van het beleidsplan Openbare Werken en Vervoer van minister Grouwels. Waar de vorige regering nog koos om de actiepunten voor voetgangers te integreren in de heraanleg van de publieke ruimte, kiest de huidige regering voor een gefragmenteerde aanpak met afzonderlijke plannen, namelijk één voor de openbare ruimten en één voor de voetgangers. Ook het fietsplan en het verkeersveiligheidsplan staan niet rechtstreeks in verbinding met het beleidsplan Openbare Werken en Vervoer.

Een voetgangersplan met focus op doelgroepen en leesbaarheid van de openbare ruimte is niet nieuw. Met dit plan sluit Brussel aan bij Genève, Luik, Parijs, Straatsburg en Lyon. De uitvoering van het Brussels plan is evenwel onduidelijk. U zegt in de pers dat er 20 kilometer extra voetgangerszones nodig zijn. Hoe gaat u die precies creëren? 83% van de wegen in het Brussels Gewest zijn gemeentewegen. Het plan zegt ook niet waar die voetgangerszones precies zullen komen.

Waarom is het Voetgangersplan zo weinig ambitieus? Waarom maar 30% tegen 2020? Welke doelstelling wilt u halen tegen het einde van deze legislatuur?

In de pers zegt u dat er 20 kilometer voetgangerszone bij moet komen. Staat deze doelstelling ook effectief in het plan?

Waar zullen die voetgangerszones precies komen? Is hierover overleg gepleegd met de gemeenten? Zullen de gemeenten via financiële incentives worden aangemoedigd om voetgangerszones te creëren? Zijn er sancties gepland voor gemeenten die niet meewerken?

Op welke manier is dit plan afgestemd op het beleidsplan Openbare Werken van uw college Grouwels?

Discussion conjointe

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- Des erreurs se sont apparemment glissées dans la presse concernant le Plan piéton, ou certains éléments ont été mal interprétés. L'objectif du Plan piéton est d'atteindre 35% de déplacements à pied d'ici 2020 et 40% d'ici 2040. Un objectif de 30% est insuffisant, puisque le pourcentage actuel est de 28%. Il est de 40% à Londres et à Barcelone et est tout à fait réalisable. Parmi les villes que vous avez citées, seule Strasbourg a développé un Plan piéton.

(poursuivant en français)

Les 40% de déplacements expriment notre ambition finale : faire de Bruxelles une ville piétonne exemplaire. Pour moi, l'essentiel repose davantage sur les développements que nous devons mettre en place et les mesures que nous allons prendre, plutôt que sur les discussions relatives au pourcentage exact. Il s'agit dans tous les cas d'une augmentation considérable. La part de déplacements à pied s'élevait à 28% en 1999, à 32% en 2010. Nous voulons atteindre 35% en 2020 et 40% en 2040.

Pour 2014, aucun objectif intermédiaire n'a été formulé quant à la répartition modale. Nous devons en fait prendre conscience des changements nécessaires à opérer en termes d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de projets de réaménagement des rues, quartiers et plaines, afin d'augmenter le nombre de piétons.

(poursuivant en néerlandais)

Piétons et cyclistes ne sont pas des concurrents, mais des alliés, à l'instar des transports publics. Les infrastructures doivent donc être organisées de manière à renforcer l'utilisation de ces modes de déplacement. Les principes et critères du Plan piéton donnent une indication suffisante sur les choix à effectuer.

(poursuivant en français)

Il est possible qu'il y ait des conflits entre les piétons et les cyclistes, notamment en raison d'une grande différence dans la vitesse de déplacement,

Samengevoegde besprekking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Ik heb de indruk dat de heer Van Damme een ander artikel heeft gelezen dan de heer Albishari. Blijkbaar zijn er fouten geslopen in de persartikels over het Voetgangersplan of zijn bepaalde zaken fout begrepen. De doelstelling van het Voetgangersplan is om 35% van de verplaatsingen te voet te laten gebeuren tegen 2020 en 40% tegen 2040. Een doelstelling van 30% zou vreemd zijn, aangezien dat 2% minder zou zijn dan vandaag!

Een stijging van 32% naar 40% kan een beperkte toename lijken, maar 32% van de verplaatsingen te voet is al heel erg veel. Voetgangerssteden zoals Barcelona en Londen zitten rond de 40%. Dat is een haalbare doelstelling. Van de steden die u vermeldt heeft alleen Straatsburg momenteel een voetgangersplan.

(verder in het Frans)

De einddoelstelling van 40% geeft uitdrukking aan onze ambitie om van Brussel een echte voetgangersstad te maken. Het gaat om een aanzienlijke stijging. In 1999 gebeurde 28% van de verplaatsingen te voet, in 2010 32% en tegen 2020 willen wij 35% bereiken. Er is geen tussentijdse doelstelling geformuleerd voor 2014.

Om de stijging van het aantal voetgangers te verwezenlijken, zijn er heel wat veranderingen nodig inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw, zoals de heraanleg van straten, wijken en pleinen.

(verder in het Nederlands)

Fietsers en voetgangers zijn eigenlijk niet echt concurrenten, maar eerder bondgenoten, samen met het openbaar vervoer. Dat betekent dat we de infrastructuur zo moeten organiseren dat deze vervoerswijzen elkaar versterken en dat de mogelijke conflicten tot een minimum herleid worden. Er zijn immers conflicten mogelijk, maar als we de gepaste keuzes maken, kunnen we die vermijden. De principes en criteria uit het Voetgangersplan geven voldoende richting om deze keuzes te maken.

(verder in het Frans)

comme, par exemple, rue de la Loi. Dans ces cas-là, la meilleure solution consiste à séparer les piétons des cyclistes.

Il est toutefois évident que le danger pour le piéton ne vient pas du cycliste, mais bien de la circulation routière. Nous devrons à l'avenir prendre des décisions claires à ce niveau, comme signalé dans le plan.

(poursuivant en néerlandais)

À Bruxelles, la réussite des plans de mobilité dépend généralement de la volonté et du dynamisme des communes à réaliser les plans à leur niveau. Afin de faciliter leur tâche dans cet aménagement, le plan résume dans son Go 10 dix critères pour réaliser un aménagement efficace.

(poursuivant en français)

D'autre part, il est également prévu d'aider les communes dans la mise en place de mesures destinées aux piétons. À cet égard, je pense à la "toolbox mobilité", aux avenants aux plans de mobilité ou aux "walkpads" prévus dans le plan.

L'élaboration de plans de mobilité communaux constitue le meilleur moyen pour garantir une approche cohérente au niveau communal. À l'avenir, le fonctionnement de cet instrument sera renforcé grâce à l'ordonnance de mobilité sur laquelle nous travaillons actuellement avec les partis concernés par l'accord fédéral.

(poursuivant en néerlandais)

Les huit partis qui sont parvenus à un accord œuvrent actuellement à la "réforme de l'Etat bruxelloise", dont fait partie l'ordonnance mobilité.

Le Plan piéton a été approuvé en première lecture. Il pourra être soumis et approuvé en deuxième lecture dès que Bruxelles Mobilité aura apporté les modifications éventuelles, sur la base des réactions de la Commission régionale de la mobilité, de la Commission régionale de développement (CRD) et du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CES).

(poursuivant en français)

Compte tenu de la période estivale, nous pouvons

Er kunnen conflicten ontstaan tussen voetgangers en fietsers door hun verschil in snelheid. De beste oplossing bestaat in het creëren van gescheiden paden.

Niet zozeer het fiets-, maar wel het autoverkeer vormt echter het grootste gevaar voor de voetgangers. We moeten hieromtrent duidelijke beslissingen nemen.

(verder in het Nederlands)

In Brussel hangt een groot deel van het succes van de mobiliteitsplannen vaak af van de wil en de daadkracht van de gemeenten om de plannen op hun niveau uit te voeren. Het Voetgangersplan wil het de gemeenten gemakkelijker maken om goed werk te leveren voor de voetgangers door concrete aanbevelingen samen te brengen op het vlak van ruimtelijke ordening, stedenbouw, projectontwikkeling, verkeersbeheer, openbare werken, enzovoort. Die aanbevelingen hebben we samengebracht in de zogenaamde "Go 10", de tien criteria voor een goede aanleg.

(verder in het Frans)

We zullen de gemeenten helpen bij het uitwerken van maatregelen voor voetgangers, onder meer aan de hand van de toolbox mobiliteit en de walkpads.

Gemeentelijke mobiliteitsplannen, die nog worden versterkt in de op stapel staande mobiliteitsordonnantie, zijn de beste manier om tot een coherente aanpak te komen op gemeentelijk niveau.

(verder in het Nederlands)

De acht partijen die tot een overeenkomst kwamen, werken nu in werkgroepen aan de 'Brusselse staatshervorming', waar de ordonnantie mobiliteit deel van uitmaakt.

Het Voetgangersplan werd in eerste lezing goedgekeurd. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC), de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten zullen naar hun mening over de inhoud van het plan worden gevraagd. Zodra de administratie van Mobiel Brussel die reacties ontvangen heeft en eventuele aanpassingen heeft

espérer que le Plan piéton sera définitivement approuvé avant la fin de l'année 2012.

Le plan contient des critères concrets pour un aménagement efficace et indique précisément les travaux à réaliser au niveau de l'urbanisme, des travaux publics, de l'aménagement du territoire, etc. Dans les années à venir, j'examinerai avec mes collègues compétents en la matière les éventuelles adaptations à apporter au niveau des règles existantes et, le cas échéant, je ferai approuver ces adaptations.

(poursuivant en néerlandais)

Il s'agit notamment du Plan régional de développement durable et du Règlement régional d'urbanisme. Ces adaptations se justifient par une vision à long terme de la mise en uvre de ce plan. Les dix principes pourront alors s'inscrire dans toute réglementation, et guider non seulement la Région, mais également les communes dans leurs choix d'aménagement de l'espace public.

Afin de faciliter le travail des personnes de terrain, nous allons illustrer de manière détaillée les Go 10 dans un vade-mecum.

(poursuivant en français)

Évidemment, tout cela ne se fait pas du jour au lendemain, mais chaque rue doit être réaménagée à un moment ou à un autre. On veut s'assurer que quand ce sera le cas, cela se fasse selon les principes présentés ici. Sur le long terme, on veut arriver à une Région totalement adaptée.

Une formation est également prévue pour les personnes impliquées dans l'exécution des projets sur le terrain. Je travaille actuellement avec mon collègue, le ministre-président Picqué, pour intégrer les éléments importants du Plan piéton dans le Plan régional de développement durable (PRDD). De cette manière, le public pourra s'exprimer sur le Plan piéton dans le cadre de cette enquête publique. Nous avons préféré combiner les initiatives plutôt que les mener séparément.

(poursuivant en néerlandais)

Le plan pourrait être suffisant pour garantir une exécution efficace. Toutefois, afin de faciliter son exécution, nous avons choisi d'une part de

doorgevoerd, kan het plan opnieuw worden voorgelegd en worden goedgekeurd in tweede lezing.

(verder in het Frans)

We rekenen erop dat het Voetgangersplan tegen eind 2012 definitief zal goedgekeurd zijn.

Het plan omschrijft wat er concreet moet gebeuren op stedenbouwkundig vlak en op vlak van ruimtelijke ordening. In de komende jaren zal ik samen met mijn bevoegde collega's analyseren of we de bestaande regelgeving eventueel moeten aanpassen.

(verder in het Nederlands)

Het gaat hier onder meer over het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling en de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

Om het werk van mensen op het terrein gemakkelijker te maken, ga ik de Go 10 laten uitwerken in een vademeicum met uitgebreide illustraties en details. De reden van deze aanpassing is dat ik er zeker van wil zijn dat we op de lange termijn kunnen werken en dit plan niet alleen tijdens deze regering wordt toegepast.

Dan kunnen we de tien principes in alle regelgeving inschrijven zodat niet alleen het gewest deze punten vertaalt maar ook de gemeenten ze gebruiken onder meer in de manier waarop de komende jaren de openbare ruimte wordt aangepakt.

We weten allemaal dat het aanpassen van de openbare ruimte niet op korte termijn maar veeleer op lange termijn effecten heeft.

(verder in het Frans)

De klus zal niet in één dag geklaard zijn maar we willen dat elk nieuw project van heraanleg conform de voorgestelde principes wordt uitgevoerd. Ook is er een opleiding gepland voor wie betrokken is bij de uitvoering van projecten op het terrein.

Samen met minister-president Picqué zorg ik ervoor dat de belangrijkste punten van het Voetgangersplan worden opgenomen in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling

développer un plan qui rassemble toutes les idées dans ce domaine et de créer des incitants et, d'autre part, d'adapter les documents réglementaires, là où c'est nécessaire. Toutes ces mesures doivent permettre d'exécuter efficacement ce plan et de faire de Bruxelles une véritable ville piétonne.

(poursuivant en français)

Cette réalisation peut commencer dès aujourd'hui. Le Plan piéton a en effet été approuvé par l'ensemble du gouvernement, y compris par Mme Grouwels.

(poursuivant en néerlandais)

Cela signifie qu'elle devra accorder son plan avec les principes approuvés ici.

Le Plan stratégique Travaux publics de Mme Grouwels n'ambitionne d'ailleurs pas de détailler tous les plans, mais de définir les grands principes que le gouvernement entend respecter.

(poursuivant en français)

Je vois ce plan comme la concrétisation de la politique piétonne, dont les grandes lignes sont exposées dans le Plan Iris 2. Le plan contient des engagements clairs du gouvernement en termes de travaux publics : chaque réaménagement devra désormais tenir compte du Go 10 et une analyse de la situation piétonne devra être préalablement établie (comptage des flux piétonniers, traversées, etc.).

Je ne vois donc aucune contradiction entre le plan politique de ma collègue et ce Plan piéton. Je pense que ce plan permettra de mieux accorder les travaux publics, réalisés aux niveaux communal et régional, aux besoins du piéton.

(poursuivant en néerlandais)

Enfin, je suis disposé à présenter le Plan piéton au sein de cette commission et fournir ainsi directement tous les détails aux parlementaires.

(GPDO). Zo zal iedereen in het kader van het openbaar onderzoek over het GPDO zijn mening kunnen geven over het Voetgangersplan.

(verder in het Nederlands)

Het plan op zich zou al voldoende kunnen zijn voor een goede uitvoering. Het omvat tien basisrichtlijnen die iedereen nu al kan toepassen. Er is strikt genomen geen regelgeving nodig, maar om zeker te zijn dat alles ook op een consistente manier zal gebeuren, kiezen we daar toch voor. We maken de uitvoering gemakkelijker door enerzijds een plan te ontwikkelen dat alle inzichten op dit vlak bundelt en door stimuli te creëren en anderzijds door de regelgevende documenten in de toekomst aan te passen waar nodig, om zo de uitvoering van het plan de beste kansen te geven en van Brussel zo snel mogelijk een echte voetgangersstad te maken.

(verder in het Frans)

De uitvoering van het Voetgangersplan kan vandaag al van start gaan. Het plan werd door de hele regering, inclusief minister Grouwels, goedgekeurd.

(verder in het Nederlands)

Dat betekent dat zij de uitvoering van haar plan zal moeten afstemmen op de principes die hier zijn goedgekeurd.

Het beleidsplan Openbare Werken van mevrouw Grouwels heeft overigens niet tot doel alle plannen tot in de kleinste details vast te leggen, maar de grote principes te bepalen waaraan de regering wil werken. Men kan een openbare ruimte beter of slechter heraanleggen. Dat kost meestal evenveel. Wij willen ervoor zorgen dat dit voortaan meteen goed gebeurt.

(verder in het Frans)

In het plan stippelen wij een concreet voetgangersbeleid uit, op basis van de algemene principes in het Iris 2-plan. De regering verbindt er zich toe om bij elke heraanleg rekening te houden met de Go10-normen en de voetgangerssituatie vooraf te analyseren.

Ik zie geen tegenstelling tussen het beleidsplan van mijn collega en het Voetgangersplan, dat moet

helpen om gewestelijke en gemeentelijke openbare werken beter af te stemmen op de noden van de voetganger.

(verder in het Nederlands)

Ten slotte herhaal ik nogmaals mijn eerder voorstel. Ik ben bereid om in deze commissie het Voetgangersplan te presenteren, zodat de parlementsleden alle details uit de eerste hand kunnen krijgen.

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

M. Aziz Albishari.- Je saisir la balle au bond. Pourrait-il y avoir une présentation du Plan piéton en commission pour que nous ne soyons pas les derniers informés de son contenu ? Il serait intéressant que les commissaires chargés de l'infrastructure soient informés dans la même mesure que les instances qui seront consultées dans le cadre de l'enquête publique. Il n'est pas obligatoire de passer par nous, mais l'opportunité est intéressante.

Par ailleurs, j'entends ce que vous dites à propos des dix principes qui sont déjà d'actualité. Je rappellerais simplement une réflexion que je vous fais depuis le début de la législature. Elle a trait au vade-mecum du bon aménagement de l'espace public où figure toujours le fameux minimum de 1,5m de largeur pour les trottoirs, lequel est problématique dans certaines artères. Certains opérateurs publics, Région ou communes, se servent de cela pour ne réaliser que des trottoirs qui ne font que ce minimum alors qu'ils disposent d'un espace permettant un aménagement optimal pour les piétons.

Je joins à cela la question de la largeur minimum pour les bandes de circulation qui figure dans le Code de la route. C'est définitivement un code d'inspiration rurale que nous appliquons en ville. Nous n'avons pas besoin de 3,5m minimum par bande de circulation automobile. Nous sommes un des pays d'Europe où ce minimum est le plus large. Tous ces éléments font que la part réservée aux piétons reste résiduelle. C'est cette mentalité qu'il faut changer.

La présentation du Plan piéton me rassurera peut-être sur ce point, mais je n'entends rien à propos de

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Is het mogelijk om het Voetgangersplan in de commissie voor te stellen, zodat wij niet als laatsten ervan op de hoogte zijn? Commissieleden zouden over evenveel informatie moeten beschikken als de instanties die geraadpleegd worden tijdens het openbaar onderzoek.*

Het vademeicum voor de inrichting van de openbare ruimte moet herzien worden. Sommige instanties beperken zich tot het vastgelegde minimum van 1,5 voor een trottoir, terwijl er genoeg ruimte is voor een degelijk voetpad.

De Wegcode legt dan weer een minimale breedte van 3,5 m voor de rijstroken op, wat in de stad niet nodig is. De Belgische norm, die tot de breedste in Europa behoort, laat te weinig plaats over voor de voetgangers. Die mentaliteit moet veranderen.

Misschien kan een voorstelling van het Voetgangersplan me geruststellen. Er wordt alvast niets gezegd over voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's), die alle voetgangers ten goede zouden komen.

Fietsers vormen geen groot gevaar voor voetgangers, maar hun snelheid op grote invalswegen kan een onveilig gevoel creëren. Bij ongevallen zijn het bovendien de voetgangers die de grootste risico's lopen.

la mobilité des piétons à mobilité réduite. Il va de soi que tout aménagement pour des personnes à mobilité réduite (PMR) est bénéfique aux piétons.

Je voudrais enfin faire une petite remarque polémique, si vous le permettez. Les cyclistes ne sont pas un danger pour les piétons et ne constituent qu'un danger résiduel, mais parfois, dans des artères comme la rue de la Loi, la rapidité des cyclistes provoque un sentiment d'insécurité chez les piétons. En outre, il peut y avoir des accidents graves entre cyclistes et piétons, et ce sont ces derniers qui risquent le plus d'en pâtir.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Comment comptez-vous concrétiser ces beaux principes ? Vous ne disposez d'aucun moyen coercitif pour les faire exécuter. Vous annoncez que vous voulez créer vingt kilomètres supplémentaires de zones piétonnes à Bruxelles. Comment l'envisagez-vous d'ici 2020 ? Vous avez développé des instruments pour sensibiliser les communes, mais vous ne prévoyez pas la moindre obligation.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- C'est pourquoi, nous voulons intégrer ces principes dans le Plan régional de développement durable et dans les prescriptions urbanistiques régionales. Les communes seront ainsi obligées de les respecter.

Elles peuvent également être contraintes de collaborer à travers l'ordonnance-cadre sur la mobilité à laquelle nous travaillons et pour laquelle nous partons du principe que la Région élabore son Plan de mobilité, sur la base duquel les communes élaboreront ensuite leur propre plan de mobilité, en adoptant les principes du plan régional.

(poursuivant en français)

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

De heer Jef Van Damme.- Ik blijf met één vraag zitten, mijnheer de minister: hoe wilt u die ongetwijfeld mooie principes, die ik in deze commissie graag uitgelegd zou zien, realiseren? U heeft een aantal instrumenten, maar u heeft geen enkel dwingend middel om ze te laten uitvoeren. U kondigt aan dat u twintig kilometer voetgangerszone meer wilt in Brussel. Hoe wilt u ervoor zorgen dat die er in 2020 ook effectief zullen zijn? Op die vraag gaf u geen antwoord. U wilt de gemeenten aansporen en sensibiliseren en heeft daartoe een aantal instrumenten ontwikkeld, maar er is geen enkele verplichting. In het slechtste geval werkt geen enkele van de negentien gemeenten mee en dan is er over acht jaar van uw plan niets gerealiseerd. Daar vrees ik voor.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Daarom willen we die principes in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling en in de gewestelijke stedenbouwkundige voorschriften opnemen. Daardoor zullen ook de gemeenten verplicht zijn zich aan de richtlijnen te houden. De regering heeft dat al goedgekeurd en als het in tweede lezing definitief wordt goedgekeurd, dan is de regering ook gebonden door het plan.

Daarnaast kunnen gemeenten ook gedwongen worden om mee te werken door de kaderordonnantie mobiliteit die we momenteel aan het opstellen zijn en waarvoor we vertrekken vanuit het principe dat het gewest het mobiliteitsplan opmaakt, waarna de gemeenten hun mobiliteitsplan opstellen volgens de richtlijnen in dat gewestelijk

Aucun accident mortel n'est à déplorer entre des cyclistes et des piétons. Les accidents recensés concernent principalement des piétons ou des cyclistes avec des automobilistes.

Pour ce qui est des PMR, il importe que chaque aménagement soit universel. Dès lors qu'un aménagement est adapté aux PMR, il est valable pour tout le monde. Il ne s'agit donc pas de partir d'un raisonnement inverse consistant à apporter des adaptations et à vérifier ensuite leur conformité à l'usage des PMR. Il s'agit d'un élément fondamental du Plan piéton.

Par ailleurs, puisque la norme de 1,5m est reprise dans le Règlement régional d'urbanisme (RRU), elle est difficilement modifiable. Néanmoins, nous souhaitons l'élargir à 2m dans le cadre du Plan piéton. Nous souhaitons en effet affecter 40% de l'espace public aux piétons. Réserver 1,5 m a eu comme effet pervers d'inciter les responsables à s'en tenir au minimum imposé. Nous voulons modifier cette norme compte tenu du nombre considérable de piétons à Bruxelles.

mobiliteitsplan. Als ze daartegen willen ingaan, kan het gewest zich in de plaats stellen van de gemeenten om hen toch te verplichten die richtlijnen te volgen.

Dat betekent dat de gemeenten in de toekomst niet langer tegen het gewestelijk mobiliteitsplan in zullen kunnen gaan. Zover zijn we nog niet, maar er zijn al grote stappen in die richting gezet.

(verder in het Frans)

Er zijn geen dodelijke ongevallen geregistreerd waarbij enkel fietsers en voetgangers betrokken waren.

Er moeten speciale voorzieningen komen voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's), die voor iedereen bruikbaar zijn. Dat is een van de voornaamste principes van het Voetgangersplan.

De minimale breedte voor de voetpaden kan moeilijk aangepast worden, omdat ze ook in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) is opgenomen. Toch willen we de norm verhogen tot 2 m, zodat 40% van de openbare ruimte ter beschikking staat van de Brusselse voetgangers.

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

M. Aziz Albishari.- Il faudrait faire une priorité de cette modification du RRU. J'y contribuerai, car la question est fondamentale. Imaginez que la largeur de 1,5m devienne la règle bruxelloise. Il y aura d'office un problème pour les PMR.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

concernant "la politique d'aménagement de zones 30 en Région bruxelloise".

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

M. Aziz Albishari.- La modération de la vitesse des véhicules en ville est un objectif prioritaire de plus en plus largement partagé, tant on sait aujourd'hui que c'est un facteur de plus grande sécurité (surtout pour les usagers doux et vulnérables), de meilleure fluidité du trafic, de moins de pollution atmosphérique et sonore, et globalement d'une meilleure convivialité et donc de la qualité de vie en ville.

En 2002, le Plan régional de développement (PRD) fixait pour objectif de mettre en zone 30 toutes les voiries locales et les collecteurs de quartier, soit 77% des voiries bruxelloises. La priorité de cet objectif a été confirmée par les États généraux de la sécurité routière de 2003. Des subventions ont été allouées aux communes afin qu'elles adoptent des plans zones 30 et réalisent les aménagements nécessaires, en particulier pour marquer les entrées de ces zones. Mais fin 2008, seulement 30% de ces aménagements avaient été réalisés.

L'Observatoire zones 30, créé au sein de Bruxelles Mobilité, tient une cartographie des aménagements réalisés. Si certaines communes ont été très actives dans ce domaine, d'autres l'ont été beaucoup moins, voire pas du tout. De nombreuses zones 30 ont été aménagées aux abords des écoles, mais elles restent encore trop isolées et donc souvent mal respectées, la norme dominante restant le 50 km/h.

L'axe V du Plan Iris 2, adopté par le gouvernement en septembre 2010, prévoit "la mise en œuvre de la spécialisation des voiries", c'est-à-dire la mise en zone 30 des voiries locales et des collecteurs de quartier. Parmi les actions programmées, le plan prévoit "la protection du réseau local".

Parallèlement à cette volonté réaffirmée par le gouvernement, on a pu observer ces derniers mois

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

betreffende "het beleid voor de aanleg van zones 30 in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (*in het Frans*).- *De beperking van de snelheid van de auto's in de stad zorgt voor een grotere veiligheid van de zwakke weggebruiker, minder files, minder luchtvervuiling, minder geluidsoverlast en meer leefkwaliteit.*

Volgens het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) van 2002 moesten alle lokalen wegen en wijkverzamelwegen als zones 30 worden ingericht. Dat is 77% van het Brussels wegennet. Er werden subsidies aan de gemeenten toegekend om zones 30 te plannen en in te voeren. Eind 2008 was echter nog maar 30% van die zones verwezenlijkt.

Het Observatorium zones 30, dat bij Mobil Brussel werd opgericht, houdt een overzicht van de zones 30 bij. Sommige gemeenten zijn bijzonder actief geweest, andere heel wat minder of bijna niet. Er zijn heel wat zones 30 aangelegd in de buurt van scholen, maar dat blijven uitzonderingen, die bovendien vaak niet in acht worden genomen. De overheersende norm blijft 50 km/u.

Het Iris 2-plan voorziet in een "specialisatie van de openbare wegen", onder meer via een verlaging van de maximaal toegelaten snelheid op alle plaatselijke wegen tot 30 km/u.

De voorbije maanden gaan er alsmaar meer stemmen op voor een veralgemening van de snelheidsbeperking van 30 km/u in de bebouwde kom. Sinds begin 2011 hebben tal van Europese steden het manifest "Zone 30-stad" ondertekend. In die steden is 30 km/u de algemene norm en 50 km/u de uitzondering, namelijk voor grote transitwegen. In het kader van die dynamiek zijn negen Belgische verenigingen in september 2011 een campagne "Zone 30-stad" gestart.

Vorig jaar heeft Brussel-Stad de hele Vijfhoek tot

l'apparition d'un large mouvement en faveur du la généralisation de la limitation à 30km/h en agglomération. Depuis début 2011, de nombreuses villes européennes ont signé le manifeste "Ville 30". Dans ces villes, la limitation à 30 km/h devient la règle générale, et le 50km/h une exception réservée à certains grands axes de transit. S'inscrivant dans cette dynamique, neuf associations belges ont lancé une campagne "Ville 30" en septembre 2011.

On se souvient du fait que, l'année dernière également, la commune de Bruxelles-Ville a mis l'ensemble des voiries locales du Pentagone en zone 30. Même s'il reste beaucoup à faire pour que les automobilistes modifient leur comportement, cette mesure va assurément dans le bon sens.

Le 15 mai 2012, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a organisé un colloque intitulé "Vers le 30km/h en agglomération. Une tendance européenne... et belge?", qui a réuni des représentants des villes de Graz (Autriche), de Renens (Suisse), de Metz (France), d'Anvers, de Louvain-la-Neuve, de Gand, de Bruxelles-Ville et de Paris.

Je souhaiterais donc que vous fassiez pour nous le point sur l'avancement de ce type de mesures à Bruxelles.

Quel est le pourcentage actuel des voiries locales et des collecteurs de quartier aujourd'hui aménagés en zones 30 ?

Quels aménagements de zones 30 sont-ils planifiés à court terme ?

Combien de communes ont-elles adopté un Plan zones 30 à ce jour ?

Qu'entrepenez-vous pour inciter, voire contraindre, les communes les moins actives à réaliser ces aménagements ?

Enfin, la mise en zone 30 de voiries régionales est-elle à l'étude ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La mise en zone 30 est évidemment une mesure de sécurité routière, mais également une mesure qui a pour

een zone 30 omgevormd. Die maatregel gaat in de goede richting, maar er is nog heel wat werk aan de winkel om het gedrag van de automobilisten te wijzigen.

Op 15 mei 2012 organiseerde het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) het colloquium "Naar 30 km/u binnen de bebouwde kom. Een Europese en... Belgische trend?".

Wat is de stand van zaken in Brussel? Hoeveel plaatselijke wegen en wijkverzamelwegen zijn vandaag als zone 30 ingericht? Welke zones 30 zijn op korte termijn gepland? Hoeveel gemeenten hebben een zone 30-plan aangenomen? Hoe moedigt u de minst actieve gemeenten aan om dergelijke zones in te voeren? Kunt u hen daartoe verplichten? Wordt de invoering van zones 30 op gewestwegen bestudeerd?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De omschakeling naar een zone 30 is bedoeld om de verkeersveiligheid te verhogen,*

vocation de réduire le nombre de kilomètres parcourus. À cet égard, la mise en zone 30 s'inscrit dans le cadre d'une série d'autres mesures. Les zones 30 ne sont pas suffisantes et s'accompagnent d'aménagements complémentaires qui visent à réduire le trafic de transit dans les quartiers. Il s'agit, par exemple, du développement du système des boucles de circulation pour protéger le quartier et réservé la circulation dans le quartier au trafic de destination.

En outre, la mise en zone 30 demande le développement d'aménagements spécifiques qu'on appelle les portes zones 30. Les portes zones 30 marquent le passage dans une zone 30, par exemple en surélevant la voirie à hauteur du trottoir afin de marquer explicitement l'entrée dans une zone 30.

L'Observatoire zones 30 de Bruxelles Mobilité a été créé afin d'évaluer la politique de mise en œuvre des zones 30 au niveau des dix-neuf communes. Cet observatoire reprend les voiries du réseau de quartier où, physiquement, les dispositifs de ralentissement et les panneaux imposent une limitation de vitesse en dessous de 30km/h. Il ne reprend pas les aménagements zone 30 aux abords des écoles, sauf si ceux-ci font partie intégrante du tronçon de rue en zone 30, ni les voiries de hiérarchie supérieure qui sont mises en zone 30.

Comme l'indique un article paru dans le numéro 31 du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, l'évolution du pourcentage de voiries du réseau de quartier mises en zone 30 ou assimilées est passé de 7% à 38% en huit ans - entre décembre 2003 et décembre 2010 - sur l'entièreté du territoire régional. Environ quinze communes ont élaboré un Schéma directeur zone 30, avec la collaboration de la Région.

La mise en zone 30 de voiries régionales n'est pas à l'étude. En effet, la Région de Bruxelles-Capitale entend faire respecter la hiérarchie des voiries telle que définie par le PRD d'une part, et d'autre part telle que développée dans le Plan Iris 2. Nos voiries régionales doivent rassembler le trafic et sont moins adaptées à la vitesse de 30 km/h. C'est pourquoi nous n'avons pas étudié l'opportunité de signer le manifeste européen Ville 30.

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

alsook om het aantal afgelegde kilometers te verminderen. Er moeten meer zones 30 komen en die moeten met andere maatregelen worden gecombineerd, om het doorgaand verkeer in de wijken te beperken.

Bij de omschakeling naar een zone 30 zijn er specifieke aanpassingen nodig, de zogenaamde zone 30-poorten. Die geven aan waar de zone 30 begint, bijvoorbeeld door een verhoging van het wegdek.

Om de omschakeling naar zones 30 in de negentien Brusselse gemeenten te evalueren, werd bij Mobiel Brussel het Observatorium zone 30 opgericht. Dat evalueert de gemeentewegen waar is aangegeven dat er maximaal 30 km/u mag worden gereden, maar niet de aanpassingen voor zones 30 rond scholen en wegen, omdat die niet onder de bevoegdheid van de gemeenten vallen.

Het aantal zones 30 steeg de voorbije acht jaar van 7 tot 38% in het hele gewest. Ongeveer vijftien gemeenten stelden in samenwerking met het gewest een richtschema zones 30 op.

Een omschakeling van gewestwegen naar zones 30 ligt niet ter studie, omdat de hiërarchie zoals bepaald in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) en in het Iris 2-plan moet worden gerespecteerd. Door het drukkere verkeer zijn de gewestwegen minder geschikt voor een snelheidsbeperking tot 30 km/u. Daarom hebben we niet overwogen om het Europees manifest Stad 30 te ondertekenen.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

M. Aziz Albishari.- Il est vrai que la tendance générale veut qu'on limite les vitesses de circulation automobile dans les villes à deux types : le 30 et le 50 km/heure. Pourtant, en Région bruxelloise et sur les voiries régionales, il reste des zones 70 km/heure, ce qui sème un peu le doute chez les conducteurs. En effet, on passe d'une zone de 70 à une de 50 km/h sans s'en rendre compte. Une plus grande cohérence s'impose. De même, il faut faciliter la compréhension des automobilistes dès qu'ils entrent en Région bruxelloise.

- *L'incident est clos.*

De heer Aziz Albishari (*in het Frans*).- *Doorgaans wordt de snelheid van het stedelijke autoverkeer tot 30 of 50 km/u beperkt. Op sommige plaatsen in het Brussels Gewest en op gewestwegen is echter 70 km/u toegestaan, wat tot verwarring kan leiden. Er is meer samenhang en duidelijkheid nodig.*

- *Het incident is gesloten.*