



**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 27 JUIN 2012**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 27 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 [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

**SOMMAIRE****INHOUD**

INTERPELLATIONS	7	INTERPELLATIES	7
- de M. Jef Van Damme	7	- van de heer Jef Van Damme	7
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 "les aspects de mobilité liés aux grands projets dans le nord de Bruxelles.		betreffende "de mobiliteitsaspecten van grote projecten in het Noorden van Brussel".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Jef Van Damme.</i>	8	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Jef Van Damme.</i>	8
- de Mme Céline Delforge	14	- van mevrouw Céline Delforge	14
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les déviations des lignes de la STIB en cas d'événements organisés sur la voie publique".		betreffende "de omleiding van MIVB-lijnen bij evenementen op de openbare weg".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	15	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Céline Delforge.</i>	15
- de M. Jef Van Damme	18	- van de heer Jef Van Damme	18
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 déménagement du commerce de voitures du quartier Heyvaert à l'avant-port".		betreffende "de verhuis van de autohandel van de Heyvaertwijk naar de voorhaven".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	19	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	19
- de M. Hervé Doyen	23	- van de heer Hervé Doyen	23
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'état d'avancement et la contribution du Gouvernement bruxellois au projet flamand 'Mobilitévisie 2020'".		betreffende "de stand van zaken en de bijdrage van de Brusselse regering aan het Vlaams project 'Mobilitévisie 2020'".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Hervé Doyen.</i>	26	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Hervé Doyen.</i>	26
- de M. Willem Draps	29	- van de heer Willem Draps	29
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'abandon du prolongement de la ligne de tram 94 au boulevard de la Woluwe dans le programme de l'avenant numéro 11 à l'accord de coopération dit Beliris.		betreffende "het opgeven van de verlenging van tramlijn 94 op de Woluwelaan in het programma van het aanhangsel nr. 11 bij het samenwerkingsakkoord Beliris".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Willem Draps.</i>	32	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Willem Draps.</i>	32
- de Mme Françoise Schepmans	36	- van mevrouw Françoise Schepmans	36
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 suspension de l'exploitation de services par tram à Uccle".		betreffende "de onderbreking van de tramdiensten in Ukkel".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans.</i>	38	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Françoise Schepmans.</i>	38

- de M. Jef Van Damme	39	- van de heer Jef Van Damme	39
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'organisation du secteur des taxis".		betreffende "de organisatie van de taxisector".	
- de M. Hervé Doyen	40	- van de heer Hervé Doyen	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les accompagnateurs de personnes en situation de handicap sur le réseau de la STIB".		betreffende "de begeleiders van personen met een handicap op het MIVB-net".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Hervé Doyen.</i>	42	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Hervé Doyen.</i>	42
- de M. Hamza Fassi-Fihri	43	- van de heer Hamza Fassi-Fihri	43
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 déménagement du Scientastic et la rénovation de la station de métro Bourse".		betreffende "de verhuizing van Scientastic en de renovatie van het metrostation Beurs".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Hamza Fassi-Fihri.</i>	45	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Hamza Fassi-Fihri.</i>	45
QUESTIONS ORALES	48	MONDELINGE VRAGEN	48
- de Mme Annemie Maes	48	- van mevrouw Annemie Maes	48
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'un vélo-mesureur pour la Région bruxelloise".		betreffende "de aankoop van een meetfiets voor het Brussels Gewest".	
- de Mme Annemie Maes	50	- van mevrouw Annemie Maes	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'accessibilité de la station de métro Simonis".		betreffende "de toegankelijkheid van het metrostation Simonis".	
- de Mme Céline Delforge	54	- van mevrouw Céline Delforge	54
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les déplacements scolaires des classes de l'enseignement fondamental sur le réseau de la STIB".		betreffende "het vervoer van klassen uit het basisonderwijs op het MIVB-net".	

---

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

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "les aspects de mobilité liés aux grands projets dans le nord de Bruxelles.**

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Le certificat d'environnement délivré par la Région en décembre 2011 pour le projet de centre commercial Just under the Sky au nord de Bruxelles est assorti d'exigences strictes notamment sur le plan de la mobilité et du transport des marchandises. Les déplacements en voiture des chalands ne devrait pas dépasser 50%, ce qui est relativement peu pour un centre commercial de cette ampleur.*

*Quant au projet du Heysel, l'accord de gouvernement stipule qu'il convient de veiller particulièrement à l'impact de ce projet sur le tissu urbain, l'habitabilité et la mobilité.*

*Quelle sont les mesures prises sur le plan de la mobilité ? Des mesures ont-elles été prises en vue de la mise en place d'un plan de circulation pour les entreprises et les marchandises ? Une limitation de la surface commerciale est-elle envisagée ? Des mesures sont-elles prévues au niveau des transports publics, du stationnement et des cyclistes ?*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

**betreffende "de mobiliteitsaspecten van grote projecten in het Noorden van Brussel".**

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

**De heer Jef Van Damme.-** In december 2011 leverde de Brusselse regering een milieuattest af voor Just under the Sky, het shoppingcentrum in het noorden van Brussel in de buurt van de Van Praetbrug. Als bevoegd staatssecretaris benadrukte u dat er strenge mobiliteitseisen aan het attest werden gekoppeld. Die eisen bevatten een mobiliteits- en goederenvervoerplan, betalende parkings, terugbetaling van de openbaarvervoertickets en een fietsparking met 250 plaatsen. Het mobiliteitsplan moet ervoor zorgen dat maximum 50% van de klanten met de wagen naar Just Under The Sky komt. Dat is relatief weinig voor een dergelijk shoppingcentrum.

In Maastricht heeft de overheid zowel invloed op het drukken als op het opvoeren van de prijs voor betalend parkeren in de handelswijken. In het gewestelijk regeerakkoord staat dat de regering "de vestiging van een winkelcentrum op het Heizelplateau zal bevorderen en daarbij bijzondere aandacht zal besteden aan de weerslag op het Brusselse stadsweefsel, de bewoonbaarheid van de

*Discussion*

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

**Mme Cécile Jodogne.-** La zone de Schaerbeek-Formation fait l'objet d'un schéma directeur en cours d'élaboration. Il y aura encore plus d'incidences que dans le simple projet Just under the Sky. Comment va-t-on intégrer, au niveau de la mobilité, une augmentation de la densité due au nouveau centre commercial, mais aussi à toutes les autres occupations qui vont se développer dans la zone de Schaerbeek-Formation juste de l'autre côté du pont Van Praet ? On ne parle plus de stade, mais bien de logements, de bureaux, de commerces et d'autres activités économiques. Schaerbeek-Formation me semble être un enjeu important à concilier avec Just under the sky en termes de mobilité et d'accessibilité.

Au niveau du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) démographique, là aussi, considérons non seulement le projet Just under the Sky, mais toute la zone qui environne ce site, car il y a des modifications prévues par le PRAS démographique. Il s'agit d'intégrer ces éléments dans notre réflexion sur la mobilité. Ce nouveau pôle commercial ne s'insère pas au milieu de nulle part, mais dans un tissu urbain qui, s'il n'est pas encore très dense, est amené à très fort se développer dans les années à venir.

Il est donc important de pouvoir envisager des plans de mobilité qui vont au-delà de ce qu'a prévu l'étude d'incidence faite dans le cadre de la demande du certificat d'urbanisme pour ce projet. Pour rappel, ce rapport sous-estimait les conséquences du projet sur la mobilité. Dans un

wijk en de mobiliteitskwesties."

Wat is de stand van zaken van de mobiliteitsstudies en -maatregelen? Zijn er al plannen opgesteld? Hebt u al stappen ondernomen om ervoor te zorgen dat er een goederen- en een bedrijfsvervoerplan is? Wordt er werk gemaakt van een beperking van de winkeloppervlakte? Worden er maatregelen genomen op het vlak van het parkeer-, fiets en openbaarvervoerbeleid? Het is belangrijk om daar nu al mee te beginnen om te vermijden dat men achteraf voor voldongen feiten wordt geplaatst.

*Bespreking*

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

**Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).-** Zal men op de site van Schaarbeek-Vorming rekening houden met de verhoogde verkeersintensiteit die het nieuwe winkelcentrum alsook alle andere activiteiten aan de overkant van de Van Praetbrug met zich mee zullen brengen? Het gaat om woningen, kantoren, handelszaken en andere economische activiteiten. Mij lijkt het belangrijk dat Schaarbeek-Vorming en het project Just under the Sky op vlak van mobiliteit en toegankelijkheid op elkaar worden afgestemd.

*Op het niveau van het demografisch Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) mogen we niet enkel rekening houden met Just under the Sky, maar moeten we ook kijken naar de hele zone errond. Dit nieuwe winkelcentrum zal een plaats krijgen in het midden van dicht stadsweefsel, dat zich bovendien de komende jaren nog sterk zal ontwikkelen.*

*Daarom is het belangrijk mobiliteitsplannen op te stellen die verder gaan dan de effectenstudie voor het project, die onder meer de impact op de mobiliteit onderschat. Zo liet de gemeente Schaarbeek weten dat er aanzienlijke gevolgen zullen zijn op grote verkeersassen zoals de Lambermontlaan.*

*Op het vlak van mobiliteit moeten we een globale visie uitwerken voor de Heizel, Schaarbeek-Vorming en Just under the Sky.*

avis, la commune de Schaerbeek a notamment souligné les incidences sur les grands axes comme le boulevard Lambert. Cet avis faisait diverses propositions qui touchaient justement l'autre côté du boulevard.

Il est primordial aujourd'hui, en termes de mobilité, d'élargir le périmètre de réflexion pour dépasser le plateau du Heysel et penser le développement à venir en tenant compte de Schaerbeek-Formation et la nouvelle zone du PRAS démographique autour du projet Just under the Sky.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Je commencerai par répondre rapidement à votre dernière remarque. En ce qui concerne Schaerbeek-Formation, même si nous restons évidemment attentifs, il est difficile de s'exprimer sur une réalité qui n'existe pas encore. Ce schéma directeur est en cours d'élaboration, mais est loin d'être prêt.

En ce qui concerne le PRAS démographique, une enquête publique est en cours. J'invite donc chacun d'entre vous à formuler vos remarques dès à présent.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les deux projets de centres commerciaux sont développés sur le territoire de la Ville de Bruxelles. C'est à celle-ci qu'il revient d'octroyer les permis d'urbanisme.*

*La Région n'est pas indifférente au développement de ces deux projets, pour des raisons socioéconomiques et par rapport aux enjeux de la mobilité. Ces projets sont situés en outre sur des sites bien desservis par les transports publics. Elle est impliquée dans les deux projets, puisque les permis d'environnement sont délivrés par Bruxelles Environnement.*

*Le certificat d'urbanisme concernant le projet Just under the Sky délivré par la Ville de Bruxelles est assorti d'exigences en matière de circulation. Un schéma de circulation pour les piétons, les cyclistes, les PMR et les véhicules autour des bâtiments devra notamment être ajouté à la demande de permis.*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *Het is moeilijk om nu al veel te zeggen over Schaarbeek-Vorming. Het richtschema is verre van klaar.*

*Over het demografisch GBP loopt nu een openbaar onderzoek. Iedereen kan dus zijn opmerkingen meedelen.*

*(verder in het Nederlands)*

In antwoord op de vragen van de heer Van Damme, wil ik om te beginnen de puntjes even op de i zetten. De bouw van de twee winkelcentra in kwestie staat gepland op terreinen van de stad Brussel. Ik denk daarom dat u zelf beter op de hoogte bent van deze projecten, aangezien de sp.a lid is van het schepencollege van de stad Brussel, die nauw bij de kwestie betrokken is.

Ik heb er wel voor gezorgd dat ik uw vragen kan beantwoorden. Het project Just under the Sky is in handen van een privéprojectleider, daarom geeft de stad Brussel de stedenbouwkundige vergunning af.

Het project op de Heizelvlakte is een initiatief van de stad Brussel. Het terrein is eigendom van de gemeente en het project moet zorgen voor een heropleving, onder meer door de vestiging van een winkelcentrum.

Het Brussels Gewest staat natuurlijk niet onverschillig tegenover de projecten, die belangrijke gevolgen kunnen hebben op sociaal-economisch vlak en ook wat mobiliteit betreft. De winkelcentra zullen immers heel wat bijkomend verkeer genereren, hoewel beide sites nu al vlot

*La demande de permis d'urbanisme a été déposée et le dossier est examiné par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL). Le fonctionnaire délégué pour les aspects spécifiques mentionnés consultera Bruxelles Mobilité avant de remettre son avis.*

*Il appartiendra au demandeur de proposer un schéma de circulation autour du site et il appartiendra à l'instance qui délivre le permis, dans ce cas le collège scabinal de la Ville de Bruxelles, de l'approuver ou non.*

*Le gouvernement a également délivré un certificat d'environnement qui reprend plusieurs exigences, et notamment un schéma de circulation qui sera réalisé autour des bâtiments pour les piétons, les cyclistes les PMR et les véhicules. La part modale des déplacements automobiles devra, dans un délai raisonnable, être réduite à 50 % au plus.*

*En ce qui concerne le plan de marchandises, le certificat d'environnement impose des exigences concernant la sécurité des usagers faibles, la circulation sur les trottoirs, le chargements et le déchargement des marchandises, l'accès des poids lourds. Le charroi lié à l'exploitation du pôle sera organisé de manière à privilégier dans la mesure du possible la voie d'eau ou la voie ferrée. Le demandeur veillera à privilégier l'utilisation de modes de transport à faible impact environnemental dans le développement de ses services.*

*Afin de favoriser l'usage des transports publics et des modes de déplacements doux, le certificat prévoit un système de remboursement aux clients des tickets de transport en commun ; la mise à disposition d'une station Villo, la création de 260 emplacements de stationnement pour vélo, la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise. Il réduit enfin de 127 places le stationnement sur le parking.*

*Le demandeur devra, à sa demande de permis joindre un plan de mobilité démontrant qu'il va atteindre, dans des délais raisonnables, l'objectif de part modale de 50% maximum de voitures, qu'il favorise le transfert modal et qu'il gère le transport des marchandises et la question des livraisons dans une optique durable.*

*Ces plans sont soumis à l'approbation de*

bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Aangezien Leefmilieu Brussel de nodige milieuvergunningen afgeeft, wordt ook het gewest betrokken in de uitwerking van de projecten.

Voor het project Just under the Sky zijn er in het stedenbouwkundige attest dat door de stad Brussel werd afgegeven, een aantal vereisten vastgelegd met betrekking tot verkeer. Er moeten onder meer de volgende documenten aan de stedenbouwkundige aanvraag worden toegevoegd:

- een verkeersschema voor voetgangers, fietsers, personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) en voertuigen rond de gebouwen, dat snel verkeer en langzaam verkeer van elkaar scheidt, in verbinding met de belendende bebouwing en de omliggende activiteiten;

- een nota met de openingstijden van de semi-openbare ruimten;

- een nota met de veiligheidsmaatregelen op de site van de handelspool.

De stedenbouwkundige aanvraag werd onlangs ingediend. Het dossier wordt momenteel onderzocht door het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH). Na raadpleging van Mobiel Brussel over het mobiliteitsaspect zal de gemachtigd ambtenaar zijn advies uitbrengen.

Het is de taak van de aanvrager om een verkeersschema voor te leggen voor de site. De instantie die de vergunning aflevert, in dit geval het schepencollege van de stad Brussel, beslist dan om het schema al dan niet goed te keuren.

Er werd ook reeds een milieuattest aangevraagd. Op basis daarvan heeft de regering een milieuattest afgeleverd, verbonden aan de volgende vereisten:

- aan de milieuvergunningsaanvraag moet een verkeersschema worden toegevoegd voor voetgangers, fietsers, personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) en voertuigen rond de gebouwen in verbinding met de belendende bebouwing en de omliggende activiteiten;

- het modale aandeel van het aantal personenwagens in de verplaatsingen moet binnen een aannemelijke termijn dalen tot maximaal 50%.

*l'administration régionale dans le cadre de l'examen de la demande de permis d'environnement. A cet égard, je ne puis que vous renvoyer vers Bruxelles Environnement, l'instance qui délivre le permis.*

*Concernant le projet sur le plateau du Heysel, le gouvernement est bien entendu attentif à l'impact du projet sur les questions commerciales et de mobilité, conformément à l'accord de gouvernement.*

*À ce propos, la Région est en concertation avec la Ville de Bruxelles afin d'intégrer les préoccupations de mobilité dans le processus de marché public qui doit être lancé prochainement concernant la construction du centre commercial. Dans ce cadre, le gouvernement, conformément aux objectifs du plan Iris 2, demande que soient établis un objectif modal précis, un plan de mobilité, et un plan du transport de marchandises. Il demande également que des mesures soient appliquées en vue de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun.*

*Puisque les procédures de marché public n'ont pas encore été lancées, je ne puis à ce stade vous fournir des éléments plus précis concernant l'état de nos concertations avec la Ville. Tant la Ville de Bruxelles que la Région veulent que le projet puisse être considéré comme un exemple en matière d'architecture et de développement durable. Elles seront très attentives notamment à la qualité des solutions proposées en termes d'accessibilité pour les modes actifs piétons et cyclistes et en transports publics en priorité par rapport à la voiture.*

*J'espère à cet égard que les représentants de votre parti qui siègent dans la majorité à la Ville de Bruxelles nous aideront dans cette voie, tant lors de la délivrance prochaine du permis d'urbanisme pour le projet Just under the Sky que dans la définition des conditions des marchés publics relatifs notamment au centre commercial du Heysel.*

*Cette volonté régionale sera confirmée par les conditions que nous imposerons dans le cadre de la délivrance et du contrôle du permis d'environnement.*

Er moet een plan worden opgesteld voor het behalen van deze doelstelling.

Wat het goederenvervoerplan betreft, legt het milieuattest eveneens enkele voorwaarden op.

De veiligheid van de zwakke weggebruikers moet worden gewaarborgd. Bij leveringen mag de doorgang op de voetpaden niet worden belemmerd. Goederen moeten worden geladen en gelost buiten de piekuren en op de daarvoor voorziene plaatsen, niet op de openbare weg. Vrachtwagens en andere voertuigen van leveranciers mogen alleen die toegangswegen gebruiken die zijn voorbehouden voor leveringen op de site. Ze mogen alleen de reisweg volgen die door de milieuvergunning is vastgelegd. Vervoer in verband met de exploitatie van de pool moet bij voorkeur over water of via het spoor gebeuren. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er een dienst wordt ontwikkeld die aan huis levert of vervoer op aanvraag biedt, waarbij de voorkeur uitgaat naar vervoerswijzen met een beperkte impact op het milieu.

Het certificaat voorziet bovendien in de volgende elementen om verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer te stimuleren: terugbetaling van tickets voor het openbaar vervoer; een Villostation; een fietsenstalling voor 260 fietsen, waarvan een deel voorbehouden voor de werknemers; en het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. Bovendien worden er 127 parkeerplaatsen minder toegekend dan bij de eerste aanvraag van de ontwikkelaar.

Aan de aanvraag moet een mobiliteitsplan worden toegevoegd dat aantoont dat het modale aandeel van personenwagens binnen een aanvaardbare termijn slechts 50% zal bedragen, dat de keuze voor andere vervoermiddelen wordt bevorderd en dat het goederenvervoer en de leveringen worden beheerd vanuit een duurzame visie.

De plannen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de gewestelijke administratie in het kader van het onderzoek naar de aanvraag van een milieuvergunning. Wat dat betreft, moet ik u doorverwijzen naar de voogdijminister van Leefmilieu Brussel, de instelling die de vergunning aflevert.

Wat het project op de Heizel betreft, heeft de regering uiteraard aandacht voor de impact ervan

op commercieel vlak en op de mobiliteit, overeenkomstig het regeerakkoord. Het gewest overlegt daarover met de stad Brussel en zal de vereisten voor de mobiliteit opnemen in de procedure van de openbare aanbesteding die binnenkort wordt uitgeschreven voor de bouw van het winkelcentrum. In dat verband vraagt de regering om met inachtneming van de principes en de doelstellingen van haar mobiliteitsbeleid zoals beschreven in het Iris 2-plan een precieze doelstelling inzake modaal aandeel, een mobiliteitsplan en een goederenvervoerplan op te stellen. Er moeten ook maatregelen komen ter bevordering van verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer.

Aangezien de procedure voor de openbare aanbesteding nog niet loopt, kan ik niet meer details geven. Maar zowel de stad Brussel als het gewest wil dat dit project qua architectuur en duurzame ontwikkeling een voorbeeld wordt. Er zal veel aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de voorgestelde oplossingen met betrekking tot de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Zij moeten voorrang krijgen op de personenwagens. Daarvoor reken ik op de steun van sp.a, die in het schepencollege van de stad Brussel zetelt, zowel voor de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning voor het project Just under the Sky als voor de vaststelling van de voorwaarden voor de openbare aanbestedingen voor het winkelcentrum op de Heizel.

In elk geval zullen de doelstellingen van het gewest bevestigd worden door de vereisten die we zullen opleggen bij de aflevering van en de controle op de milieuvergunning.

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais)-** *Votre réponse n'apporte rien de neuf.*

*Ma question porte sur le certificat d'environnement et non sur le permis d'urbanisme. Or, dans votre réponse, vous détaillez ce qui figure dans le permis d'urbanisme, la procédure et les mesures prises par la Ville de Bruxelles, ce que je n'ai pas demandé.*

*Je souhaite savoir ce que la Région a entrepris dans le cadre du certificat d'environnement, si des*

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

**De heer Jef Van Damme.-** Ik heb niets nieuws in uw antwoord gehoord. Ik heb eigenlijk een vraag gesteld over het milieuattest, niet over de stedenbouwkundige vergunning. In de helft van uw antwoord hebt u opgesomd wat in de stedenbouwkundige vergunning staat vermeld, wat de stedenbouwkundige procedure precies inhoudt en wat de stad Brussel heeft ondernomen. Dat heb ik u allemaal niet gevraagd.

Ik heb u gevraagd wat het gewest heeft

*exigences ont été imposées, et où en est leur mise en œuvre.*

*J'en déduis que rien n'a encore été fait depuis décembre 2011. J'aurais préféré vous entendre dire que rien n'a été entrepris depuis lors et que la situation n'a pas évolué.*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).** - *Le certificat d'environnement et le permis d'urbanisme doivent être considérés comme intimement liés.*

*Je vous ai expliqué l'état de la situation du dossier. La demande est en cours d'examen afin de vérifier sa conformité au certificat d'environnement et suit la procédure pour déterminer si le demandeur a pris les mesures adéquates pour obtenir un permis d'environnement*

*Voilà ce que je vous ai répondu. J'ai été le plus complet possible. Et je comprends que ceci soit ennuyeux pour vous M. Van Damme. Vous tentez de désigner les autres comme étant les mauvais parce qu'ils sont favorables aux grands centres commerciaux.*

*Nous rappelons que votre parti siège dans le collège scabinal et que les représentants de ce collège clament ouvertement qu'ils soutiennent ce genre de projet. Vous devez débattre de cet enjeu au sein même de votre parti, et ne pas venir souffler le chaud et le froid en même temps.*

*J'ai répondu largement à votre question, mais ce que je ne sais pas, je puis difficilement vous le communiquer. Je ne puis préjuger de ce dossier.*

ondernomen in verband met het milieuattest. Hebt u voorwaarden opgelegd? Hebt u verplichtingen opgesteld? Ook heb ik u gevraagd hoe het met de uitvoering van die verplichtingen is gesteld.

Uw antwoord luidt eigenlijk dat er nog niets is gebeurd. Dat zegt u mij vandaag. Dat kan u echter ook in één zinnetje kwijt: "Er is nog niets gebeurd, sinds december 2011 is geen enkele evolutie te bespeuren, we zitten met een status quo".

Ik heb veel liever dat u mij dat zo antwoordt, dan dat u mij zegt dat de stad Brussel een stedenbouwkundige vergunning heeft afgeleverd en dat ik daar in de meerderheid zit, want dan wordt het een politiek spelletje.

Ik vraag u wat er met het milieuattest en de uitvoering van het milieuattest tussen december 2011 en vandaag is gebeurd. Dat is de enige vraag die ik u vandaag stel.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.** - Als de heer Van Damme mij vandaag van politieke spelletjes beschuldigt, wil ik wel stellen dat hij de eerste is die politieke spelletjes speelt in dit dossier. Het milieuattest en de stedenbouwkundige vergunning staan niet los van elkaar. We kunnen niet doen alsof het ene zonder het andere kan. Ze zijn allebei nodig.

Wat ik heb uitgelegd is de exacte stand van zaken. Men is aan het onderzoeken of de aanvraag beantwoordt aan de vereisten van het milieuattest en men zal vervolgens aan de bevoegde minister een advies verlenen en zeggen of de aanvrager de juiste stappen heeft gezet om een milieuvergunning te kunnen bemachtigen.

Dat heb ik u geantwoord, niet meer en niet minder. Ik ben zo volledig mogelijk geweest en ik begrijp dat dit vervelend is voor u, mijnheer Van Damme. U tracht anderen als slechteriken aan te duiden die overall grote winkelcentra proberen neer te poten.

Wij tonen aan dat uw partij mee in dat schepencollege zetelt en dat de vertegenwoordigers van dat college openlijk zeggen dat ze achter dat soort van projecten staan. U moet dit soort van zaken intern met de sp.a uitvechten, maar u kunt niet tegelijk warm en koud blazen. Dat doet u nu wel en dat is pijnlijk.

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Tant mon parti que le vôtre sont dans une situation difficile. Groen soutient la création des centre commerciaux à Bruxelles, et s'y oppose en Flandre.*

*Je vous ai posé une question concernant le certificat d'environnement et vous réagissez par un petit jeu politique. Vous insinuez que le sp.a est divisé. Ma question visait à savoir si des avancées éventuelles avaient été réalisées. La situation n'a toutefois pas évolué depuis décembre 2011. J'en prends acte. Il est regrettable que vous interveniez de la sorte avec un discours préélectoral, mais c'est votre choix.*

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les déviations des lignes de la  
STIB en cas d'événements organisés sur la  
voie publique".

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

**Mme Céline Delforge.-** Il arrive régulièrement que la STIB doive dévier ses lignes de bus à l'occasion de festivités ou autres événements organisés sur la voie publique. La nature desdits événements est très variable, ainsi que leur importance. Or, de telles mesures ont un coût pour la STIB - temps

Ik heb u uitgebreid geantwoord maar wat ik zelf niet weet, kan ik moeilijk meedelen. Ik kan niet op de zaken vooruitlopen.

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

**De heer Jef Van Damme.-** We kunnen de bal aan elkaar blijven doorspelen. Ik krijg de bal teruggekaatst, maar we weten allebei dat zowel sp.a als Groen in een moeilijke situatie zitten. In Vlaanderen is Groen tegen shoppingcentra en in Brussel is de partij daar voorstander van. We hebben daarover in Brussel ook discussies. Ik ga dat niet onder stoelen of banken steken. Dat is niet het onderwerp van mijn vraag.

Ik heb u een vraag gesteld over het milieuattest en u begint een spelletje te spelen. U zegt dat sp.a verdeeld is. Mijn vraag was of er al dan niet iets is gebeurd. De conclusie is dat er geen vooruitgang is geboekt sinds december 2011. Ik neem daarvan akte. Ik vind het heel jammer dat u dit aangrijpt om een discours in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen te houden, maar dat is uw keuze.

*- Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de omleiding van MIVB-lijnen  
bij evenementen op de openbare weg".

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *De MIVB moet geregeld buslijnen omleiden naar aanleiding van evenementen op de openbare weg. Dat heeft niet alleen een kostprijs voor de MIVB (tijdverlies, daling van de reissnelheid), maar bezorgt ook de reizigers heel wat ongemak. Soms*

perdu, perte de vitesse commerciale, etc. - et pour ses usagers, qui subissent des désagréments qu'on peut qualifier de "légers", en cas de petite déviation, à "handicapants" lorsque la déviation est importante ou que la STIB ne dessert plus tout un secteur. Cela nécessite alors, par exemple, de se déplacer à pied, ce qui n'est pas simple pour tout le monde. Des lignes entières de la STIB sont parfois perturbées.

Ce ne sont pas des mesures à prendre à la légère. On peut les concevoir pour la Zinneke Parade, un événement hautement participatif qui se déroule pendant le week-end. Par contre, d'autres événements posent davantage question. Par exemple, en pleine semaine, neuf lignes de bus sont déviées et la gare de Bruxelles-Luxembourg ne dispose plus d'aucune desserte à cause de l'organisation d'un marché des saveurs du littoral et de l'Ardenne sur la place du Luxembourg. Cette place dispose pourtant de trottoirs particulièrement larges. On y installe des échoppes pour vendre ou promouvoir des produits du terroir. C'est très bien, mais on coupe tout accès à la circulation, y compris aux lignes de la STIB, devant une gare. Et évidemment, les gens prennent le bus sans savoir... En pleine semaine et en heure de pointe, on peut s'interroger sur l'opportunité d'une telle mesure.

Existe-t-il un cadre définissant l'opportunité de ces perturbations de réseau, ou bien la STIB est-elle juste priée d'encaisser les perturbations ? Un principe de proportionnalité est-il d'application ? Des contacts structurels ont-ils déjà été pris avec les communes pour discuter des cas où de telles déviations sont opportunes ? D'autres démarches ont-elles été entreprises ? Il faut de temps en temps s'interroger sur l'intérêt collectif : on n'autorise pas, par exemple, un comité de quartier à faire une brocante sur n'importe quel axe. Comment ces demandes sont-elles gérées ?

#### *Discussion*

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

**M. Philippe Close.-** Je profite de l'interpellation de ma collègue pour vous signaler qu'il me semble normal de payer les déviations lorsque l'on organise un événement en ville. Il n'y a aucune raison pour que cela incombe à la STIB.

*worden zelfs hele MIVB-trajecten gehinderd.*

*Dergelijke omleidingen mogen dus niet licht worden opgenomen. Wij kunnen hier nog begrip voor opbrengen als het gaat om evenementen zoals de Zinnekeparade, die in het weekend plaatsvinden. Andere evenementen leiden echter tot meer problemen. Zo worden bijvoorbeeld in het midden van de week negen buslijnen omgeleid wegens de organisatie van een markt met streekproducten op het Luxemburgplein, waardoor het station Luxemburg niet langer wordt bediend. Wij zijn niet gekant tegen de promotie van streekproducten, maar moet daarom alle verkeer worden onderbroken, met inbegrip van de buslijnen? De reizigers zijn hiervan niet op de hoogte als ze op de bus stappen.*

*Is er een protocol voor dergelijke verstoringen van het netwerk of heeft de MIVB geen andere keuze dan de situatie te ondergaan? Wordt een evenredigheidsbeginsel toegepast? Is er structureel overleg met de gemeenten over de opportuniteit van dergelijke omleidingen? Zijn er nog andere maatregelen genomen? Het is belangrijk om af en toe na te denken over het collectief belang. Zo mag een wijkcomité niet altijd in om het even welke straat een rommelmarkt organiseren. Hoe worden die aanvragen behandeld?*

#### *Bespreking*

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** Het lijkt me normaal dat de organisator van een evenement de omleidingen betaalt. Er is geen reden waarom de MIVB daarvoor moet opdraaien.

*Ik ben voor meer partnerschappen en bijgevolg*

Je sais qu'un grand débat a lieu à ce sujet, je voudrais simplement encourager la multiplication de partenariats et donc le nombre de partenaires. J'ai en tête de bons et moins bons exemples à ce sujet.

Ainsi, je pense qu'il est bon, de temps à autre, de prendre possession de l'espace public pour certaines manifestations. C'est aux communes, voire aux Régions qu'il revient d'en évaluer le sens et la pertinence au préalable.

On vient d'évoquer le Brussels Summer Festival qui est un très bon exemple. En effet, prolonger le passage des bus de nuit afin que les jeunes puissent profiter plus longtemps du festival est positif. Il est parfois bon de le rappeler, lorsque cela fonctionne bien avec la STIB et que l'on parvient à trouver des accords stipulant, comme ce fut le cas ici, que l'organisateur paye les surcoûts liés à la STIB. Cela me semble normal.

Je profite de l'interpellation pour poser une question. Par rapport aux différents projets à l'étude, la STIB ou vous-même, en tant que ministre de tutelle, ne devriez-vous pas dresser un état des lieux de ce qui se passe sur nos voiries tout au long de l'année, des différents événements organisés par la Région ?

Il conviendrait ainsi de réfléchir aux moyens à mettre en place pour que la STIB, mais aussi les organisateurs et la Région, prennent chacun leur part de responsabilité.

Je rappelle qu'en ce qui concerne les brocantes organisées par les comités de quartier, un accord stipule que les responsabilités sont partagées équitablement entre la STIB et la Région. Il faut instaurer davantage de dialogue entre les différents intéressés. En effet, vous avez raison de pousser les plans de mobilité mais, compte tenu du fait que les perturbations sont récurrentes lorsque l'on organise des événements, ne conviendrait-il pas de réunir les responsables au niveau de la STIB afin de réfléchir à ces plans de mobilité de façon globale ?

Il serait bon de mettre en place une transparence sur les surcoûts et de voir ensuite quelle pourrait être la répartition des charges, sachant que jamais je n'ai contesté qu'une partie des frais devait être prise en charge par les organisateurs des événements.

*voor meer partners. Het is goed dat de openbare ruimte af en toe gebruikt wordt voor evenementen. De gemeenten of gewesten moeten wel vooraf evalueren of een evenement opportuun is.*

*Het Brussels Summer Festival is een uitstekend voorbeeld. De bussen rijden 's nachts langer, zodat jongeren langer van het festival kunnen genieten. De organisator van het festival betaalt de meerkost voor de MIVB. Dat lijkt me normaal.*

*Zou het niet nuttig zijn dat de MIVB een overzicht opstelt van alle evenementen die plaatsvinden in het gewest?*

*We moeten nadenken over hoe we ervoor kunnen zorgen dat de MIVB, maar ook de organisatoren en het gewest, hun deel van de verantwoordelijkheid opnemen.*

*Bij rommelmarkten die door wijkcomités georganiseerd worden, delen de MIVB en het gewest de verantwoordelijkheden. Daarover bestaat een akkoord. Er is meer dialoog nodig tussen de betrokkenen. Bij evenementen doen zich steeds dezelfde problemen voor. Misschien moeten de verantwoordelijken van de MIVB de mobiliteitsplannen eens op een algemene manier benaderen?*

*De MIVB moet transparant zijn over de meerkosten en moet vervolgens nagaan hoe die eerlijk verdeeld kunnen worden.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Lorsqu'il s'agit d'événements non commerciaux, pour lesquels les frais liés à l'organisation de la déviation sont entièrement pris en charge par la STIB ou par la Région, une disposition existe dans le contrat de gestion qui oblige les organisateurs à chercher avec la STIB une solution minimisant la perturbation, éventuellement en déplaçant l'événement vers un endroit hors du trajet des transports publics.

Dans le cadre d'activités à caractère commercial, comme le marché de produits du terroir de la place du Luxembourg, aucun cadre n'existe actuellement et les communes ont la possibilité d'autoriser sur la voie publique la tenue d'un événement obligeant la STIB à dévier ou à couper ses lignes. Dans le nouveau contrat de gestion, il est prévu d'harmoniser ces dispositions et d'inviter tous les organisateurs d'événements à prendre toutes les dispositions requises pour minimiser les perturbations du service de la STIB, ainsi qu'à participer aux frais engendrés. Une gestion transparente de ces situations est donc prévue, exactement dans la ligne de ce que vous demandez.

La Région organisera une communication à cet effet vers les organisateurs d'événements, selon des modalités encore à définir.

*(Remarques de M. Philippe Close)*

Nous allons devoir établir des partenariats, ou prendre des ordonnances pour faire en sorte que cela soit contraignant pour tous les événements.

*(Remarques de M. Philippe Close)*

Je crois que même des arrêtés d'exécution d'une ordonnance existante ne suffiront pas à tout régler correctement. Nous allons donc recommencer le travail, et ce sera certainement un chapitre important du nouveau contrat de gestion.

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

**Mme Céline Delforge.-** En effet, en ce qui concerne les événements qui ne sont actuellement pas couverts par le contrat de gestion, l'aspect financier pourrait peut-être en amener certains à

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De beheersovereenkomst verplicht organisatoren van niet-commerciële evenementen, waarvoor de volledige kost gedragen wordt door de MIVB of het gewest, om storingen tot een minimum te beperken.*

*Er bestaan momenteel geen regels voor commerciële activiteiten, zoals de markt op het Luxemburgplein. Gemeenten mogen een evenement op de openbare weg laten plaatsvinden en de MIVB verplichten om lijnen om te leiden of te onderbreken. De nieuwe beheersovereenkomst voorziet in een duidelijk beleid, waarbij van alle organisatoren verwacht wordt om de storing van het openbaar vervoer tot een minimum te beperken. Bovendien wordt hen gevraagd om bij te dragen in de kosten.*

*Het gewest zal de organisatoren informeren over de nieuwe voorwaarden.*

*(Opmerkingen van de heer Philippe Close)*

*De maatregelen zullen voor alle evenementen verplicht worden door middel van partnerschappen of ordonnanties.*

*(Opmerkingen van de heer Philippe Close)*

*Zelfs een uitvoeringsbesluit van een bestaande ordonnantie is mijns inziens niet voldoende om de materie afdoende te regelen. Er moet een nieuwe tekst uitgewerkt worden, die een belangrijk deel zal uitmaken van de nieuwe beheersovereenkomst.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Voor evenementen die niet onder de bepalingen van het beheerscontract vallen, zou het financieel aspect sommigen ertoe kunnen aanzetten om soepeler te*

réfléchir et à être un peu plus souples. Manifestement, dans certaines communes, on peut complètement fermer la circulation et mettre dans l'embarras tant la STIB que des milliers d'usagers sans se poser de question alors qu'il existe des solutions qui n'hypothéqueraient pas les événements tout en laissant la STIB assurer son service.

M. Close, lui, parle d'autre chose, à savoir l'accessibilité de la STIB à des événements. Moi, j'aborde ici la problématique d'événements qui entravent le passage de la STIB. Il me semble qu'en cas d'événements importants et réguliers comme ce marché annuel du terroir, il ne serait pas inutile que la STIB prenne contact avec la commune pour lui proposer de trouver un compromis, un passage restreint afin d'éviter la confusion et les réactions en chaîne du point de vue de la mobilité, surtout en semaine et aux heures de pointe.

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME**

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

**concernant "le déménagement du commerce de voitures du quartier Heyvaert à l'avant-port".**

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *La presse a annoncé il y a quelques semaines la décision de déménager le commerce de voitures d'occasion des quartiers Heyvaert et Cureghem à l'avant-port. Ce serait une excellente chose pour ces quartiers, qui ont été délaissés pendant de nombreuses années, mais voient aujourd'hui croître leur population et renaître une nouvelle dynamique, dont la viabilité est compromise par ce type de commerce.*

*On ne peut évidemment pas, du jour au lendemain, mettre un terme à cette activité. La marge de*

*zijn. Blijkbaar kunnen bepaalde gemeenten het verkeer volledig afsluiten en de MIVB en duizenden gebruikers gijzelen, terwijl er nochtans oplossingen zijn waarbij de doortocht van de MIVB mogelijk blijft zonder dat het evenement in het gedrang komt.*

*Voor regelmatig terugkerende evenementen zou de MIVB contact kunnen opnemen met de gemeente om een compromis uit te werken, zoals een beperkte doorgang voor het openbaar vervoer, om de gevolgen voor de mobiliteit te beperken, vooral tijdens de week en de spitsuren.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**betreffende "de verhuis van de autohandel van de Heyvaertwijk naar de voorhaven".**

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

**De heer Jef Van Damme.-** Enkele weken geleden was ik blij verrast door nieuws dat, voor mij althans, zomaar uit de lucht kwam vallen. Ik hoop dat het klopt. Ik wil dan ook graag weten of de pers correct heeft gecommuniceerd over de beslissingen met betrekking tot de Heyvaert- en Kuregemwijk, op de grens tussen Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek. Sinds het vertrek van het grootste deel van de vleesindustrie is de wijk al tientallen jaren ingepalmd door de handel in tweedehandswagens.

De Heyvaert- en Kuregemwijk is op dit moment de

*manoeuvre des communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean est très limitée tant que ces commerces sont en règle. Une initiative a déjà été prise en vue de limiter ce type d'activités, mais le cadre urbanistique actuel et futur ne permet pas de s'en débarrasser purement et simplement.*

*D'après les informations publiées, le Port de Bruxelles aurait l'intention d'organiser le transport de voitures neuves et d'occasion par voie fluviale dans le cadre d'un projet roll-on roll-off à l'avant-port, qui s'inscrit dans le Plan Horizon 2015.*

*S'agit-il seulement d'une piste ou d'un projet concret ? Existe-t-il des terrains disponibles pour ce type d'activité ? Quelle est la taille de ceux-ci ? Les commerçants ont-ils déjà été contactés ? Quel est le coût du déménagement ? Des compensations sont-elles prévues ?*

*J'espère que votre réponse confirmera les informations parues dans la presse.*

draaischijf van de handel in tweedehandswagens voor heel West-Afrika en zelfs voor heel Afrika. Tien of twintig jaar geleden was dat nog geen groot probleem want de wijk was volledig verlaten. Ze werd alleen maar door de industrie gebruikt en er woonde niemand meer. Vandaag is de situatie veranderd. De bevolking neemt toe en er zijn een aantal nieuwe ontwikkelingen in de wijk. Zo is onder meer Abatan zich sterk aan het ontwikkelen en zijn er een aantal nieuwe woonprojecten. Hopelijk komt er ook een nieuw park en er is de heraanleg van de Ninoofsepoort met twee nieuwe torens.

De hele dynamiek in die wijk staat in schril contrast met de autohandel. De situatie wordt stilaan onhoudbaar. De leefbaarheid van de nieuwe projecten komt in het gedrang. Men kan de autohandel natuurlijk niet zomaar van de ene op de andere dag stilleggen. Zowel de gemeente Anderlecht als de gemeente Sint-Jans-Molenbeek hebben weinig armslag zolang die handelszaken zich aan de regels en de afspraken houden. Er is een initiatief genomen om ze aan banden te leggen, maar met het huidige en ook niet met het toekomstige stedenbouwkundige kader kan men die zaken niet weggrijpen.

Een fundamentele oplossing stond in de pers. Daar was er sprake van de handel te verplaatsen naar een andere plek en ook op een andere manier te organiseren. De auto's die voor het grootste deel naar de haven van Antwerpen gaan, zou men niet meer verplaatsen via de weg, maar via het water.

Ik las in de pers dat de Haven van Brussel het plan heeft opgevat om met Horizon 2015 de voorhaven te ontwikkelen met een roll-on-roll-off van nieuwe en tweedehandswagens. De hele industrie wordt dus verplaatst naar de haventerreinen. Dat lijkt me een heel goed idee.

Graag had ik geweten hoe concreet die plannen vandaag zijn. Spreken we hier enkel over een idee? Zijn er terreinen beschikbaar? Werden de handelaars al gecontacteerd? Weet u verder al hoe groot die terreinen zullen zijn, hoeveel de verhuis zal kosten en of er compensaties zullen zijn?

Wat mij ook interesseert, is dat we het probleem samen bekijken, want ook de gemeenten hebben er alle baat bij dat die verhuis ordentelijk verloopt. Ik hoop dat uw antwoord de informatie uit de pers

*Discussion*

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *L'impunité règne depuis des années dans le quartier Heyvaert, où le commerce de voitures contrôle véritablement l'espace public. Des potelets métalliques qui séparaient la piste cyclable de la chaussée ont été sciés afin de garer des véhicules, en attendant qu'ils soient en nombre suffisant pour être chargés sur un semi-remorque.*

*Les riverains ou les passants qui osent réagir sont victimes d'intimidations. Cette situation intolérable doit être combattue avec fermeté. La Région joue un rôle important dans ce contexte : à court terme, il faudrait remettre les potelets en place et organiser des rondes de contrôle de la police. À plus long terme, il faudrait déplacer le commerce de voitures vers un lieu plus adapté. Quand tout cela pourrait-il avoir lieu ?*

*Êtes-vous en contact avec la police locale et fédérale ou avec les ministres fédéraux compétents à propos des activités illégales (commerce illégal de véhicules et contrefaçon) qui se déroulent dans ce quartier ?*

bevestigd.

*Bespreking*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Toen ik hoorde dat de autohandel in de Heyvaertwijk zou moeten verhuizen, was ik verheugd. De wijk vormt al jaren een probleem, met name wat betreft de openbare ruimte. U hebt wellicht zelf al berichten en getuigenissen gehoord over de straffeloosheid die regeert in de wijk, zelfs tot op het punt dat er metalen paaltjes worden afgezaagd die deel uitmaken van het straatmeubilair en er verkeersborden worden weggehaald.

De autohandel speelt zich vaak af in de schemerzone tussen legale en illegale activiteit. De grenzen zijn niet altijd even duidelijk. Op zich heb ik geen problemen met de autohandel in de Heyvaertwijk. Ik vind het goed dat alle onderdelen van onze auto's worden gebruikt. Maar kan er daarom zomaar toegestaan worden dat de handel de openbare ruimte naar zijn hand zet?

De metalen paaltjes waarover ik het net had, stonden aan het fietspad, op de scheiding met de rijweg. Ze werden afgezaagd om dubbel of wild te kunnen parkeren, tot er voldoende auto's verzameld zijn om een oplegger te vullen. Dat mag niet getolereerd worden. Reacties van omwonenden of voorbijgangers worden bovendien vaak beantwoord met intimidatie.

Het probleem moet kordaat aangepakt worden. Hierin speelt het gewest naar mijn mening een belangrijke rol, al is het maar door de paaltjes snel terug te plaatsen of door de politie controlerondes te laten uitvoeren. Op lange termijn kan de autohandel verplaatst worden naar een geschiktere locatie. Vanaf wanneer kan dit uitgevoerd worden?

Hebt u contact met andere instanties die wel bevoegd zijn voor de illegale activiteiten die plaatsvinden in de wijk? Ik denk dan zowel aan de federale en lokale politie als aan de bevoegde federale ministers. De Heyvaertwijk is niet alleen berucht om de illegale autohandel, maar ook om illegale imitaties. Bijna jaarlijks wordt er een volledige loods ontdekt vol illegale dvd's,

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *La situation dans le quartier Heyvaert devra faire partie du Plan de sécurité régional, qui sera élaboré lorsque la Région obtiendra des compétences en matière de sécurité. Actuellement, la Région de Bruxelles-Capitale ne dispose pas des moyens pour agir contre les pratiques qui s'y déroulent. La tâche incombe à la commune et à la zone de police.*

*Concernant les perspectives de déménagement de l'activité de commerce de voitures d'occasion, le Port de Bruxelles a réalisé en 2010 une étude de faisabilité économique dans le prolongement de son master plan. Il a ensuite décidé d'examiner la possibilité de développer un projet roll-on roll-off à l'avant-port pour le transport des véhicules par la voie d'eau.*

*Pour ce faire, le Port doit acquérir des terrains le long du canal. Des discussions sont en cours avec plusieurs propriétaires. Afin d'éviter de compromettre la bonne marche des négociations, je ne m'étendrai pas sur le sujet. Le projet roll-on roll-off est actuellement étudié par les services compétents du Port. Je ne manquerai pas de vous informer en temps voulu.*

handtassen enzovoort. Antwerpen staat binnen Europa bekend voor de doorstroom van illegale koopwaar, waarvan een deel wordt geproduceerd in de Heyvaertwijk. Ik vind dat het Brussels Gewest kordaat moet optreden en het de producenten van deze koopwaar zo moeilijk mogelijk moet maken door middel van stelselmatige controle.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De situatie in de Heyvaertstraat is inderdaad al langer bekend en het wordt tijd dat de gemeente Anderlecht optreedt. Ze heeft dat al enkele keren geprobeerd, maar zonder veel resultaat.

In elk geval moet deze situatie deel uitmaken van het gewestelijke veiligheidsplan, dat er zal komen wanneer het gewest eindelijk een deel van de bevoegheden inzake veiligheid in handen zal krijgen. Op dit moment beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest echter niet over de middelen om op te treden tegen de praktijken die daar gebeuren. Dit is een taak voor de gemeente en de politiezone.

U vraagt of er perspectieven zijn op een verhuis van de handel in tweedehandsauto's van de Heyvaertwijk naar een andere plaats. In 2010 heeft de Haven van Brussel een economische haalbaarheidsstudie uitgevoerd in het verlengde van haar Masterplan. Zij heeft besloten om te onderzoeken of het mogelijk is om in de voorhaven een roll-on-roll-off-project te ontwikkelen, waarbij auto's over het water vervoerd zouden kunnen worden.

Daarbij dacht de Haven heel specifiek aan de handel in tweedehands auto's in Anderlecht. Om diverse redenen zou dit een goede zaak zijn, ook omdat de activiteit op een andere plaats beter geconcentreerd en gecontroleerd zou kunnen worden.

Hiervoor moet de Haven nog gronden kopen die gelegen zijn aan het kanaal, in de zone met haven- en transportactiviteiten op het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Ze onderhandelt momenteel met verschillende eigenaars. Om het goede verloop van de onderhandelingen niet in het gedrang te brengen, kan ik daar momenteel niet verder over uitweiden.

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais)*.- *Vous restez vague, mais vous confirmez néanmoins l'intention de réaliser un tel projet. Vous dites, d'une part, que l'étude de faisabilité économique est terminée et, d'autre part, qu'une autre étude est en cours. Qu'en est-il ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais)*.- *L'étude finalisée portait sur la faisabilité technique du projet à l'avant-port. Il faut à présent en étudier la faisabilité économique.*

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais)*.- *L'étude a-t-elle déjà débuté ? Qu'étudie actuellement le Port ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais)*.- *La faisabilité économique.*

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais)*.- *Savez-vous quand l'étude sera prête ? La presse parle d'un déménagement en 2015. Est-ce un calendrier réaliste ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais)*.- *Ce délai est en effet assez court, mais il pourrait être respecté. L'étude de faisabilité économique doit en tout cas être clôturée avant que je puisse me prononcer avec certitude.*

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais)*.- *Il s'agit d'une très bonne initiative du Port et de la ministre. Je vous suggère de continuer sur votre élan.*

- *L'incident est clos.*

Het eigenlijke roll-on-roll-off-project wordt momenteel bestudeerd door de bevoegde diensten van de Haven, die hierover te gepasten tijde verslag zullen uitbrengen aan de raad van bestuur van de Haven, waarin onder meer ook vertegenwoordigers van het gewest zetelen. Ik zal u zeker op de hoogte houden.

**De heer Jef Van Damme.**- U blijft vaag, maar bevestigt wel de berichten in de pers, namelijk dat er wel degelijk de intentie is om een dergelijk project te realiseren, dat de Haven begonnen is met het aankopen van gronden en dat er een studie loopt. Enerzijds zegt u dat er een studie is afgerond naar de economische haalbaarheid, anderzijds dat er nog één loopt. Welke studie is afgerond en welke loopt nog?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- De studie die werd afgerond, is een studie naar de technische haalbaarheid van het project in de voorhaven. Er zijn bijvoorbeeld speciale steigers voor nodig. Technisch gezien is er geen probleem, maar nu moet ook de economische haalbaarheid worden bestudeerd. Het project moet klanten hebben. Er zal niet worden geïnvesteerd indien, bijvoorbeeld, de autohandel niet bereid is erin mee te stappen.

**De heer Jef Van Damme.**- Moet de studie nog starten of loopt ze al? Wat bestudeert de Haven momenteel?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- De economische haalbaarheid.

**De heer Jef Van Damme.**- Weet u wanneer die studie klaar zal zijn? In de pers wordt 2015 genoemd als datum voor de verhuis. Dat is erg snel. Is dat een realistisch tijdschema?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- De deadline van 2015 zal er inderdaad snel zijn, maar zou haalbaar kunnen zijn. De studie naar de economische haalbaarheid moet rond zijn voor ik daar met zekerheid wat over kan zeggen.

**De heer Jef Van Damme.**- Ik vind het een zeer goed initiatief van de Haven en van de minister. Ik stel voor dat u op hetzelfde elan voortgaat. Als ik op een of andere manier nuttig kan zijn, ben ik dat graag.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN**

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

**concernant "l'état d'avancement et la  
contribution du Gouvernement bruxellois au  
projet flamand 'Mobilitévisie 2020'".**

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

**M. Hervé Doyen.-** La Flandre a, notamment au travers de son ambitieux plan "Vlaanderen in Actie Pact 2020", des projets considérables à moyen et long terme pour relever et tenter de résoudre les problèmes de mobilité sur son territoire, spécifiquement autour des grands points d'activité économique.

Depuis quelques années, la société De Lijn a pris ces objectifs à bras le corps et a développé sa propre vision de la mobilité à l'horizon 2020, qu'elle décline entre autres dans son plan "Projectplan Vlaams-Brabant in Beweging", soit un plan stratégique réseau, qui a été approuvé le 1<sup>er</sup> juin 2010 par le Conseil provincial du Brabant flamand en vue de répondre aux problèmes de mobilité en Brabant flamand et à Bruxelles à l'horizon 2020. Celui-ci a déposé une motion auprès du gouvernement flamand afin de prévoir les moyens nécessaires pour la mise en œuvre de ce plan.

L'un des axes forts de ce projet consiste à renforcer la liaison vers la Région bruxelloise, notamment par l'installation de treize nouvelles lignes de tram, dont neuf sont prévues vers, dans et autour de la capitale. Le plan général s'étend en réalité jusqu'en 2030 et se répartit en trois phases : outre l'amélioration du réseau de bus, quatre nouvelles lignes de tram devraient être créées vers et autour de Bruxelles d'ici à 2020, cinq autres d'ici à 2025, et enfin quatre dernières lignes devraient voir le jour vers Louvain en 2030.

Ce projet m'intéresse particulièrement, non

**INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN**

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

**betreffende "de stand van zaken en de  
bijdrage van de Brusselse regering aan het  
Vlaams project 'Mobilitévisie 2020'".**

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *In het kader van het Pact 2020 lopen er in Vlaanderen op middellange en lange termijn ambitieuze projecten om de mobiliteitsproblemen aan de economische centra aan te pakken.*

*Sinds enkele jaren heeft De Lijn haar eigen mobiliteitsvisie voor het jaar 2020 uitgewerkt. Die werd verwerkt in het projectplan Vlaams-Brabant in Beweging, een strategisch netwerkplan, dat op 1 juni 2010 werd goedgekeurd door de provincieraad van Vlaams-Brabant en dat de mobiliteitsproblemen in de provincie en in Brussel behandelt.*

*De provincie heeft de Vlaamse regering om middelen gevraagd om het projectplan te kunnen uitvoeren.*

*Een belangrijk element van het plan zijn betere verbindingen met het Brussels Gewest. Zo komen er dertien nieuwe tramlijnen, waarvan negen naar, in en rond de hoofdstad. Het algemeen plan loopt in werkelijkheid tot 2030 en telt drie fasen: naast betere busverbindingen komen er vier nieuwe tramlijnen naar en rond Brussel tegen 2020; nog eens vijf tegen 2025 en ten slotte vier lijnen naar Leuven tegen 2030.*

*Dit project heeft dezelfde doelstellingen als het Iris 2-plan inzake de vermindering van de verkeersdrukke en moet de pendelaars de mogelijkheid bieden om over te stappen op het openbaar vervoer. Het plan kan ook een argument vormen tegen de verbreding van de Ring.*

seulement du fait qu'il concerne ma commune, mais aussi, et surtout, parce qu'il embrasse les objectifs du Plan Iris 2 en matière de réduction de la charge de circulation et de transfert modal, et qu'il constitue un argument indéniable à l'adresse des navetteurs réfractaires à lâcher leur voiture par manque d'alternatives dignes de ce nom. En outre, s'il est correctement mené, ce projet pourrait constituer une réponse en faveur du non-élargissement du ring.

Ce plan stratégique peut se révéler profitable à tous, pour autant qu'il soit bien coordonné avec la STIB et imbriqué de façon cohérente dans le réseau bruxellois, en tenant compte aussi bien des besoins des habitants de la Région que ceux des 380.000 navetteurs concernés.

Lors de précédentes discussions en commission, vous avez déjà pu nous rassurer sur la concertation entre les deux Régions et les deux opérateurs sur la manière d'exploiter ces lignes, mais vous n'étiez toutefois pas en mesure de nous donner davantage de détails sur le fond, en dehors du fait que les "nouvelles lignes de tram De Lijn (...) auront 30 kilomètres de trajet en Flandre et trois kilomètres dans Bruxelles". En effet, disiez-vous, ce projet n'en est encore qu'à ses prémices.

Pouvez-vous nous informer aujourd'hui de l'avancement des dossiers ? Quelles sont les grandes stratégies d'interpénétration de ces réseaux habituellement concurrents sur le sol bruxellois ? Avez-vous davantage de précisions sur les tracés, la coordination entre les réseaux, la politique tarifaire ou encore les prévisions budgétaires ?

Sur la forme, quels sont les études et groupes de travail en cours et à venir ? Vous nous disiez en octobre 2011 qu'un groupe de travail sur l'offre se penchait sur la faisabilité technique de l'intégration du projet de De Lijn au sein du réseau de la STIB. Où en est-on actuellement dans ce travail ?

Une analyse des coûts et bénéfices, dont les résultats sont attendus pour la mi-2012, a été lancée afin de déterminer le potentiel du "Vlaams Brabant in Beweging" autour des enjeux de mobilité en Région bruxelloise et dans sa périphérie. Quel est le contenu de cette étude socio-économique, dont les conclusions devraient marquer une grande étape pour la suite du projet ? Je serais curieux de vous entendre en exposer les grandes lignes une fois que

*Het strategisch plan kan dus voor iedereen gunstig zijn, op voorwaarde dat het besproken wordt met de MIVB, goed ingebed wordt in het Brusselse netwerk en ook beantwoordt aan de behoeften van de Brusselaars.*

*U hebt ons al eerder gerustgesteld dat de twee gewesten en de twee openbaarvervoermaatschappijen overleggen over de uitbating van deze lijnen, maar u kon nog geen verdere details geven.*

*Hoever staat het project nu? Op welke manier zullen de netwerken op elkaar afgestemd worden? Hebt u al meer informatie over de trajecten, de coördinatie tussen de netten, de tarieven of de budgettaire vooruitzichten?*

*Welke studies en werkgroepen staan er op stapel? In oktober 2011 zei u dat een werkgroep zich boog over de technische haalbaarheid van de integratie van het project van De Lijn in het MIVB-net. Hoever staan de werkzaamheden van die werkgroep?*

*Tegen midden 2012 verwachten we de resultaten van een kosten-batenanalyse van het projectplan Vlaams-Brabant in Beweging. Wat is de inhoud van deze sociaal-economische studie? Kunt u ons de resultaten in grote lijnen meedelen?*

*De commissie heeft nog niet gedebatteerd over de Mobiliteitsvisie 2020 en over het strategisch standpunt dat het gewest zal verdedigen. Wat vindt de Brusselse regering van:*

*- het traject, het aanbod en de frequentie: krijgt De Lijn de volledige vrijheid binnen het gewest of verdedigt u de gewestgrenzen en moeten de nieuwe lijnen zich beperken tot enkele grote verzamelpunten aan de rand van het grondgebied, vanwaar de MIVB dan de gebruikers verder vervoert? Moet de Mobiliteitsvisie 2020 ook rekening houden met de belangen van de Brusselaars?*

*- het beheer en het onderhoud van de infrastructuur op het Brusselse grondgebied: moeten De Lijn en de MIVB de tramlijnen gezamenlijk beheren of zal De Lijn dat voor haar lijnen alleen doen? Gezien de dichtheid van het netwerk, zal dat laatste moeilijk zijn. Kan De Lijn over eigen beddingen beschikken?*

les résultats vous auront été communiqués.

Nous n'avons, par contre, pas encore abordé en commission la façon dont la Région bruxelloise "recevait" le projet Mobilitévisie 2020 et quel point de vue et stratégie elle défendait auprès des auteurs de celui-ci. Aussi, pourriez-vous nous informer de l'attitude suivie par le gouvernement bruxellois en ce qui concerne :

- le tracé, l'offre et la fréquence : donnez-vous toute liberté à De Lijn au niveau de la pénétration de ses lignes sur le territoire bruxellois, ou défendez-vous des limites géographiques, quelques grands points d'acheminement au-delà desquels la STIB et d'autres modes de transport se chargeraient de "dispatcher" le flux de voyageurs ? Défendez-vous le projet Mobilitévisie 2020 comme devant prendre en compte également les besoins des Bruxellois, qu'ils travaillent à Bruxelles ou soient des Bruxellois "sortants" ?

- le déploiement d'infrastructures en Région bruxelloise, leur exploitation, leur maintenance : soutenez-vous un réseau de voies ferrées partagé et géré conjointement par la STIB et De Lijn ou, au contraire, un réseau où la société De Lijn fixerait et générerait seule ses infrastructures ? Cette dernière option poserait à mon avis problème, le réseau étant déjà dense. De Lijn pourrait-elle disposer de ses sites propres ?

- la politique tarifaire : privilégiez-vous une tarification unifiée ou une mise en concurrence des réseaux ?

Les injonctions que vous donnez à la STIB, à votre administration et aux organismes dont vous avez la tutelle pour nous représenter lors des réunions et groupes de travail, et qui traduisent la position de notre gouvernement, sont-elles entendues ? Quel retour avez-vous quant à la prise en compte de nos considérations ?

Au vu des enjeux du développement d'une offre complémentaire et intégrée dans la capitale et sa zone métropolitaine, je ne peux qu'insister sur une structuration des relations entre les différents opérateurs de transport, en particulier si l'on considère l'intermodalité qui découlera probablement du projet Mobilitévisie.

*- de tarieven: verkiest u één tarief of een concurrentie tussen de netwerken?*

*U geeft de MIVB en de administratie richtlijnen over de standpunten die ze moeten verdedigen tijdens de vele vergaderingen en werkgroepen. Wordt daarmee rekening gehouden?*

*Gestructureerde relaties tussen de verschillende openbaarvervoermaatschappijen zijn essentieel voor een complementair en geïntegreerd aanbod.*

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Comme vous l'avez mentionné, De Lijn Vlaams-Brabant examine actuellement la possibilité de créer des lignes de tramway interrégionales. Actuellement, l'effort porte uniquement sur les quatre lignes projetées à l'horizon 2020. Les quatre liaisons prioritaires étudiées par De Lijn sont les suivantes : Heist op den Berg-Zaventem-Bruxelles, Ninove-Bruxelles, Boom-Bruxelles et enfin, Jette-Vilvorde-Zaventem-Tervuren. Il s'agit donc de trois lignes radiales et d'une ligne tangentielle, c'est-à-dire qui touche Bruxelles sans y entrer.

Assistée par plusieurs bureaux d'études, la société De Lijn, à titre d'exploitant principal de ces futures lignes, examine les tracés envisageables et consulte régulièrement les techniciens de la STIB pour l'articulation entre les réseaux. Le fil conducteur suivi est de limiter la réalisation de nouvelles infrastructures en Région bruxelloise et, en aucun cas, de créer une nouvelle concurrence entre réseaux. Nous parlons toujours en termes de complémentarité. Les discussions portent précisément sur l'articulation optimale entre les réseaux, de sorte à créer un seul réseau intégré, desservant efficacement le territoire et réussissant à répondre aux besoins tant des navetteurs que des Bruxellois.

Concrètement, cela pourrait consister dans le fait que certaines lignes flamandes se greffent sur le réseau de la STIB à partir d'un terminus existant, pour ne former qu'une seule et même ligne. Les Bruxellois effectuant la navette sortante, par exemple pour la liaison entre Bruxelles et l'aéroport ou Brucargo, seraient également avantagés par un tel système intégré. Tout cela est à l'étude. Aucune décision n'a encore été prise.

Comme vous pourrez le constater, le projet mûrit progressivement, même s'il est encore loin d'être complètement défini. De Lijn s'emploie actuellement à entamer la réalisation des études d'incidences (MER pour "milieueffectenrapport" ou rapport d'incidence sur l'environnement), obligatoires en Région flamande. Ces études intégreront pour chacune des lignes les différentes variantes de tracés encore envisageables. Il s'agit

*Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De Lijn Vlaams-Brabant bestudeert op dit ogenblik de mogelijkheid van interregionale tramlijnen. De studie heeft momenteel enkel betrekking op de vier lijnen die tegen 2020 zijn gepland: Heist op den Berg-Zaventem-Brussel, Ninove-Brussel, Boom-Brussel en Jette-Vilvoorde-Zaventem-Tervuren. Het gaat dus om drie radiale lijnen en één tangentiële lijn.*

*De Lijn onderzoekt, samen met verschillende adviesbureaus, de mogelijke trajecten en raadpleegt regelmatig MIVB-technici voor de verbinding tussen de netwerken. Het doel is de realisatie van nieuwe infrastructuur in het Brussels Gewest te beperken en in geen geval concurrentie tussen de netwerken te creëren. De Lijn wil de verbinding met het MIVB-net optimaliseren, zodanig dat er één geïntegreerd netwerk wordt opgericht dat beantwoordt aan de behoeften van zowel de pendelaars als de Brusselaars.*

*Concreet zouden er bijvoorbeeld Vlaamse lijnen aan het MIVB-net worden toegevoegd vanaf een bestaande eindhalte, zodat één grote lijn wordt gevormd. De Brusselaars die richting Rand pendelen zouden ook veel baat hebben bij een dergelijk geïntegreerd systeem.*

*Het project krijgt dus stilaan vorm, maar ligt nog niet helemaal vast. De Lijn stelt op dit ogenblik alles in het werk om de in het Vlaams Gewest verplichte milieueffectenstudies (het Plan-MER) op te starten. Deze studies zullen voor elk van de lijnen de verschillende trajectmogelijkheden vermelden.*

*Het Brussels Gewest, de MIVB en de betrokken Brusselse gemeenten worden geraadpleegd voor het Plan-MER. De Lijn overweegt om de infrastructuur van de MIVB te gebruiken voor haar lijnen in het Brussels Gewest. Op technisch vlak heeft de Lijn zelfs gekozen voor dezelfde tussenafstand van de tramsporen als die van de MIVB, namelijk 1,435 m. In Vlaanderen hebben de tramsporen nochtans een andere tussenafstand.*

*De Brusselse regering heeft nog geen uitspraak*

généralement de trois ou quatre options par ligne.

La Région de Bruxelles-Capitale, la STIB et les communes bruxelloises concernées seront associées à ces études MER. Au niveau des tracés en Région de Bruxelles-Capitale, De Lijn envisage d'utiliser les infrastructures de la STIB. Au niveau technique, De Lijn a opté pour le même écartement que celui des trams de la STIB, à savoir 1,435m. La société m'a confirmé ce dernier point. Cette distance n'est, par exemple, pas celle appliquée à la côte ou au Limbourg avec le nouveau tram qu'on est en train d'y planifier.

Concernant vos demandes précises, à ce stade de l'étude de De Lijn, où l'exploitant étudie la faisabilité technique, opérationnelle et commerciale de son projet de tramway, notre gouvernement n'a pas encore statué sur les modalités d'exploitation pour les tronçons sur le sol de la Région. Néanmoins, en groupe de travail, les représentants bruxellois ont déjà annoncé le souhait de définir un niveau d'offre minimal à appliquer aux différentes périodes ainsi qu'une amplitude de service, sur des bases comparables aux lignes de la STIB, de sorte à éviter que la STIB doive créer des dessertes de substitution qui ne rouleraient qu'à certaines heures.

Ensuite, aucune décision formelle n'a été prise à ce stade, mais si l'on se réfère à quelques exemples étrangers en situation comparable, il pourrait être envisagé de confier à la STIB l'aménagement et la gestion des infrastructures parcourues par De Lijn en Région bruxelloise en envisageant, le cas échéant, un système de redevance d'utilisation. Ceci est en cours d'examen, sachant que le système devrait alors fonctionner sur une base réciproque, certainement pour de nouvelles extensions du réseau de tramway de la STIB en Flandre.

Enfin, l'intégration tarifaire est un prérequis pour le bon fonctionnement d'un réseau intégré. Les discussions entre Régions avancent de manière positive, avec comme objectif de mettre fin à différentes incohérences du système actuel, par exemple l'existence de deux tarifs pour le même trajet, selon qu'on se trouve à bord d'un véhicule de la STIB ou de De Lijn. Ce projet de collaboration sera présenté au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en juillet 2012. Nous ne manquerons pas de revenir vers vous avec les informations complémentaires qui nous seront fournies.

*gedaan over de beheersvoorwaarden van de trajecten die op haar grondgebied lopen. In de werkgroep hebben de Brusselse vertegenwoordigers wel al kenbaar gemaakt dat ze een minimumaanbod willen vastleggen dat tijdens de verschillende fases van toepassing moet zijn, en dat vergelijkbaar is met de bestaande MIVB-lijnen, om te vermijden dat de MIVB vervangingsdiensten zou moeten inleggen die slechts op bepaalde uren zouden rijden.*

*In dit stadium werd nog geen formele beslissing genomen. We onderzoeken of het mogelijk is de aanleg en het beheer van de door De Lijn gebruikte infrastructuur in Brussel aan de MIVB toe te vertrouwen en een heffing te innen op het gebruik. Dat systeem zou moeten werken op wederzijdse basis, zeker in geval van nieuwe uitbreidingen van het MIVB-tramnet in Vlaanderen.*

*Verder is de tarifaire eenmaking een basisvoorwaarde voor de goede werking van een geïntegreerd net. De onderhandelingen tussen de gewesten evolueren positief en hebben als doel een einde te maken aan de verschillende incoherenties van het huidige systeem, zoals het naast elkaar bestaan van twee tarieven in de twee maatschappijen voor hetzelfde traject.*

*Dit samenwerkingsproject zal begin juli 2012 aan de Brusselse regering worden voorgesteld. We brengen de commissie hiervan uiteraard op de hoogte.*

Les techniciens et les cabinets sont déjà en pourparlers : ceux-ci sont de plus en plus concrets. Très prochainement, le gouvernement de la Région sera saisi de ce dossier.

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

**M. Hervé Doyen.-** Les éléments de réponse que vous communiquez sont plutôt rassurants.

Actuellement, la Région bruxelloise n'est desservie par aucun tram de De Lijn. Au niveau des bus, le dialogue entre la STIB et De Lijn et l'implémentation ne fonctionnent pas bien. Ainsi, certains bus de De Lijn qui passent par la gare de l'Ouest et Simonis se vident littéralement de leurs passagers, mais poursuivent néanmoins leur trajet à vide, jusqu'en plein cœur de la ville. Cela démontre à souhait la méconnaissance qui prévaut entre la STIB et De Lijn. Les navetteurs, par contre, ont compris depuis longtemps qu'ils effectueraient plus rapidement en métro qu'en bus le trajet qui relie Simonis à la gare de Bruxelles-Nord.

L'implémentation actuelle de la STIB et des bus De Lijn n'est pas optimale. L'adoption par De Lijn d'un écartement de voies identique à celui de la STIB est déjà une excellente nouvelle. Dans le cas contraire, nous aurions abouti à une situation totalement ubuesque. Dans la commune de Jette, où un tram arriverait jusqu'à l'Universitair Ziekenhuis Brussel, il serait possible d'implémenter les rails sur ceux de la future ligne 9. On pourrait aussi imaginer à terme qu'une ligne 9 ou 10 partant de Simonis aille jusqu'à Wemmel et au-delà, pour aboutir à des réseaux véritablement implémentés en Région bruxelloise et en Brabant wallon et flamand. Il s'agirait de réseaux non pas concurrents, mais sachant s'interpénétrer, tant du point de vue tarifaire que technique. La commune de Jette n'a, à ce stade, été approchée par personne, mais ça ne saurait tarder.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je suis tout à fait d'accord avec vous : cela doit être complémentaire et intégré. En outre, j'insiste sur l'importance de l'intégration tarifaire pour la bonne réussite du processus.

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** Uw antwoord stelt me enigszins gerust.

*Op dit ogenblik rijdt geen enkele tram van De Lijn in het Brussels Gewest. Over het inzetten van bussen verloopt de dialoog tussen De Lijn en de MIVB niet al te vlot. Zo rijden bussen van De Lijn tot aan het Weststation en Simonis waar alle reizigers moeten afstappen. De lege bussen vervolgen hun weg tot in het stadscentrum. Pendelaars weten al lang dat ze met de metro veel sneller het Noordstation bereiken.*

*Goed nieuws is dat De Lijn trams zal inzetten die rijden op tramsporen met dezelfde tussenruimte. In Jette zou een tram naar het Universitair Ziekenhuis Brussel kunnen aansluiten op de toekomstige lijn 9. Zelfs een tram tot in Wemmel of verder behoort tot de mogelijkheden. Dat zou pas een geïntegreerd openbaarvervoersnetwerk tussen het Brussels Gewest, Waals-Brabant en Vlaams-Brabant zijn, geen concurrerend maar complementair netwerk.*

*Tot nu toe is Jette door niemand benaderd, maar dat zal niet lang meer duren.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Ik ben het volkomen met u eens: het moet een aanvullend en geïntegreerd netwerk worden. Bovendien is de tarifaire eenmaking zeer belangrijk voor de goede werking.

En effet, nous devons pouvoir offrir un abonnement et proposer les mêmes types de tarifs. Il est essentiel qu'un client utilisant un bus du groupe De Lijn et qui s'arrête à l'arrêt Gare de l'Ouest pour prendre le métro dispose des mêmes tarifs et du même ticket pour ainsi dire.

Dans un souci de rationalisation, sachez, par exemple, que le groupe De Lijn a déjà coupé certaines lignes et qu'au-delà de certaines stations comme Gare du Midi, le bus ne poursuit plus son chemin vers le centre.

Globalement, j'ai constaté une véritable évolution entre le jour où je suis devenue ministre, il y a trois ans, et aujourd'hui. Les pourparlers entre les deux opérateurs sont de plus en plus nombreux et il existe une véritable volonté de rationalisation de l'offre de transports publics.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS

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

**concernant "l'abandon du prolongement de la ligne de tram 94 au boulevard de la Woluwe dans le programme de l'avenant numéro 11 à l'accord de coopération dit Beliris.**

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

**M. Willem Draps.**- Sur proposition du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, un nouvel avenant (n° 11) à l'accord de coopération dit "Beliris" retient une série de chantiers dont une bonne partie touche à la mobilité.

Quelle ne fut pas ma surprise en constatant que, dans cet avenant, on avait tout simplement oublié de reprendre le prolongement de la ligne de tram 94 au-delà de l'avenue de Tervueren en direction de Woluwe-Saint-Lambert, dont la station de métro

*Iemand die met een bus van De Lijn aan het Weststation overstapt op een metro, zou dat met eenzelfde ticket moeten kunnen doen.*

*De Lijn heeft reeds een aantal ritten afgeschaft en na het Zuidstation rijden de bussen het centrum niet meer in.*

*In drie jaar tijd heb ik een ware evolutie meegemaakt. De openbaarvervoersmaatschappijen plegen steeds meer overleg en zijn bereid om hun aanbod werkelijk te rationaliseren.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS

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

**betreffende "het opgeven van de verlenging van tramlijn 94 op de Woluwelaan in het programma van het aanhangsel nr. 11 bij het samenwerkingsakkoord Beliris".**

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

**De heer Willem Draps (in het Frans).**- *De nieuwe bijakte nr. 11 van het Belirisakkoord bevat een hele reeks mobiliteitsprojecten. Tot mijn grote verbazing heeft men evenwel de verlenging van tramlijn 94 vanaf de Tervurenlaan tot het metrostation Roodebeek vergeten.*

*De twee vorige fasen van de verlenging van tramlijn 94, van Bosvoorde tot Herrmann-Debroux en van Herrmann-Debroux tot het Trammuseum aan de Woluwelaan, werden nochtans gefinancierd*

Roodebeek était la première étape !

Les deux précédentes phases du prolongement de la ligne de tram 94 depuis Boitsfort vers Woluwe ont été financées dans le cadre du programme Beliris d'abord jusqu'à la station Herrmann-Debroux. Nous nous étions d'ailleurs côtoyés à l'inauguration du tronçon suivant qui mène Herrmann-Debroux, au Musée du tram, avenue de Tervueren.

À plusieurs reprises, en commission, mais aussi dans différentes publications mentionnant très clairement votre signature, vous avez confirmé la priorité de ce troisième prolongement de la ligne 94 soutenu par toutes les communes de la vallée de la Woluwe.

C'était d'ailleurs un dossier très facile à insérer dans le cadre du programme Beliris, puisque c'est ce que nous appelons un "dossier sur facture" : la STIB s'occupe de tout et tout est facturé à Beliris. Ce sont des dossiers d'une taille critique suffisante pour pouvoir consommer les crédits ainsi octroyés par le pouvoir fédéral à la Région. Incontestablement, c'est un projet supracommunal puisqu'il s'agit d'une grande rocade desservant l'est de la Région.

Vous savez également que l'examen du trafic des différentes lignes de transport public révèle une augmentation de la circulation sur les lignes de rocade reliant plusieurs communes de la périphérie entre elles par rapport aux lignes qui relient la périphérie au centre de la ville. C'est sur ces lignes de rocade que le trafic s'est le plus développé. C'est le cas notamment de la ligne 7.

Beaucoup de prolongements de lignes de tram se sont heurtés à un double discours : on manifeste que l'on est pour l'extension des lignes de transport public, mais quand il s'agit de passer aux actes et de défendre le projet face à la population, on constate un courage à géométrie variable de la part de certains mandataires communaux. Pourtant, dans ce cas-ci, les mandataires des communes de Watermael-Boitsfort, Auderghem, ma commune de Woluwe-Saint-Pierre et les autorités de Woluwe-Saint-Lambert ont toujours marqué leur soutien enthousiaste à ce projet.

Soulignons-le : au lieu de vous mettre des bâtons dans les roues, comme ce fut le cas pour d'autres projets d'extension du réseau de tramway, nous avons toujours été des facilitateurs.

*door Beliris.*

*U hebt meermaals bevestigd dat de derde fase een prioriteit is die door alle gemeenten van de Woluwevallei wordt gedeeld.*

*Het is overigens makkelijk om dit dossier in Beliris op te nemen, aangezien de MIVB zich daarmee bezighoudt en nadien pas alles aan Beliris factureert.*

*Deze grote ringlijn in het oosten van Brussel is een supragemeentelijk project dat voldoende groot is om in aanmerking te komen voor het Belirisprogramma. Uit de analyse van de openbaarvervoerslijnen blijkt dat het verkeer op ringlijnen die meerdere randgemeenten met elkaar verbinden sterker toeneemt dan het verkeer op lijnen die de randgemeenten met het stadscentrum verbinden. Een goed voorbeeld daarvan is lijn 7.*

*In sommige gevallen staan de gemeentelijke mandatarissen weigerachtig tegenover de verlenging van een tramlijn, maar in dit dossier hebben de gemeenten Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe u nooit stokken in de wielen gestoken.*

*Het dossier ging goed vooruit en uw administratie kondigde aan dat de plannen voor de stedenbouwkundige vergunning nog voor de vakantie zouden worden ingediend. De gemeente verwachtte dan ook dat ze spoedig het openbaar onderzoek zou kunnen starten.*

*Mijn verbazing was dan ook groot toen ik hoorde dat op voorstel van het gewest het project niet in Beliris was opgenomen. Het is dus niet de federale regering die geoordeeld heeft dat het project niet bijdraagt tot de hoofdstedelijke rol van Brussel. Het is uw regering die het project heeft geschrapt. Als reden wordt naar voren geschoven dat het project in het beheerscontract van de MIVB zal worden ingeschreven. Dat noem ik een project begraven en voor onbepaalde termijn uitstellen ten voordele van andere prioriteiten.*

*Wat zijn die nieuwe prioriteiten? Op basis van welke criteria zijn deze in de nieuwe bijakte van Beliris opgenomen?*

*Wat verantwoordt deze ommekeer? Waarom kiest u*

Un débat portait sur l'installation du tram d'un côté ou de l'autre du boulevard de la Woluwe et vous aviez courageusement tranché la question en m'indiquant dans un courrier que le tram serait bien implanté du bon côté du boulevard. Le dossier progressait et votre administration avait d'ailleurs annoncé le dépôt des plans pour le permis d'urbanisme, élaborés en concertation avec les communes, avant les vacances. Je m'attendais dès lors à pouvoir initier l'enquête publique. Je ne m'inquiétais guère, jusqu'au moment où l'on m'a alerté, au niveau du gouvernement fédéral, que le projet n'était plus repris, et ce, sur proposition de la Région. Ce n'est pas le pouvoir fédéral qui a considéré que le projet ne concourait pas au rôle de capitale de Bruxelles. C'est votre gouvernement régional qui l'a rayé. Quand on en cherche les raisons, on nous répond que le projet sera inscrit dans le projet de gestion de la STIB. C'est ce que j'appelle un enterrement de première classe et un report sine die du projet au profit d'autres priorités.

Quelles sont ces nouvelles priorités ? Sur quelle base ont-elles été inscrites dans votre avenant à l'accord de coopération Beliris ?

Quelles sont les raisons de votre volte-face dans ce dossier ? Vous vous étiez répandue dans des écrits sur votre volonté de poursuivre ce projet. Je considère qu'il y a là un manque de continuité, d'une part par rapport à ce qui a déjà été fait dans le cadre de l'accord de coopération, d'autre part à votre niveau entre vos déclarations et l'abandon du projet.

Pourquoi un tel saupoudrage des investissements ?

Ce programme, qui comporte l'abandon du prolongement de la ligne 94, a-t-il eu l'aval de l'ensemble du gouvernement bruxellois ?

Enfin, comment allez-vous gérer à moyen terme l'actuelle correspondance - annoncée comme temporaire - très pénalisante pour les usagers au Musée du tram ? Les arrêts ne correspondent pas au flux de trafic normal. Le Musée du tram n'est pas une destination qui attire les foules tout au long de l'année, c'est un terminus intermédiaire.

Le terminus était initialement prévu plus loin, au niveau de la rue de la Station, à hauteur d'un collègue et d'un magasin bien connus. Pour des raisons d'économie, vu l'incertitude quant au choix

*voor een dergelijke versnippering van de investeringen? Staat de voltallige Brusselse regering achter deze beslissing?*

*Hoe zult u op middellange termijn het probleem van de overstap aan het Trammuseum oplossen? De haltes komen niet overeen met de normale verkeersstromen. Het Trammuseum is geen bestemming die het hele jaar door massa's volk aantrekt. Het gaat om een tijdelijke eindhalte.*

*De eindhalte zou eerst iets verder komen, ter hoogte van de Stationsstraat, maar omdat nog niet duidelijk was aan welke kant de tram op de Woluwelaan precies zou komen, werd beslist om de voorlopige eindhalte aan het Trammuseum in te richten.*

*Het Trammuseum is van nature geen echte bestemming, in tegenstelling tot het Woluwe Shopping Center of het metrostation Roodebeek.*

*De aanleg van een eindhalte aan Roodebeek zou er binnenkort komen, maar vandaag wordt alles op de helling gezet. De slecht georganiseerde overstap aan het kruispunt van de Woluwelaan en de Tervurenlaan zal nu ongetwijfeld nog jaren blijven bestaan.*

qui allait être fait concernant le boulevard de la Woluwe, ce terminus a été ramené au Musée du tram. C'est un peu reculer pour mieux sauter.

En établissant la correspondance vers le Musée du tram, qui n'est pas une destination naturelle en soi, contrairement au Woluwé Shopping Center, et à la station Roodebeek, il est prévu ensuite de remonter la rue Marcel Thiry pour rejoindre Haren. D'autres envisageaient un prolongement de la ligne le long de la vallée de la Woluwe pour rejoindre l'aéroport de Zaventem.

Ceci rejoint d'ailleurs le débat initié par M. Doyen à propos des lignes de De Lijn. Je comprends toutefois que ceci soit prévu dans un avenir plus lointain.

L'aménagement à Roodebeek d'un terminus naturel était prévu incessamment. Aujourd'hui, tout est remis en cause. Cette correspondance pénalisante et mal organisée au niveau de l'intersection du boulevard de la Woluwe et de l'avenue de Tervueren va probablement subsister des années.

#### *Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.-** J'interviens pour un complément d'information puisque j'entends qu'une décision a été prise. Maintenant caduque, elle m'intéresse néanmoins. En effet, je vous avais interpellé en début de législature sur les différents scénarii de l'implantation du tram sur le boulevard de la Woluwe.

M. Draps signale à présent qu'une décision a été prise. J'aimerais en connaître la nature même si, apparemment, nous passons désormais dans le cadre du contrat de gestion de la STIB et que cette décision sera, elle aussi, transférée vers ce contrat de gestion.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je tiens, M. Draps, à vous rassurer, mais aussi à rectifier certains éléments de votre interpellation car, en ce

#### *Bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *In het begin van de zittingsperiode heb ik u reeds geïnterpelleerd over de verschillende mogelijkheden voor de tramlijn op de Woluwelaan.*

*Volgens de heer Draps wordt het project opgenomen in de beheersovereenkomst van de MIVB. Kunt u dat toelichten?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels (in het Frans).-** *Mijnheer Draps, de verlenging van lijn 94 wordt niet op de lange baan geschoven. De verlenging*

qui concerne Beliris, il ne s'agit pas d'un abandon du prolongement de la ligne 94 dans le programme de l'avenant 11 à l'accord de coopération dit "Beliris". En effet, ce prolongement n'a jamais été inscrit, ni dans cet avenant, ni dans la proposition de programme du gouvernement régional. Il ne s'agit donc pas d'un abandon.

Bruxelles Mobilité a établi des plans de réaménagement du boulevard de la Woluwe et un dossier complet (y compris un rapport d'incidence) en vue de la future introduction de la demande de permis d'urbanisme. Celle-ci sera encore introduite avant la fin de l'année 2012.

Le choix qui a été fait, pour répondre à M. Albishari, est d'opter pour le côté du parc. Cette décision a mis fin à des polémiques qui ont duré des mois. En effet, certains étaient en faveur du côté du parc, d'autres du côté des écoles et des magasins.

Nous avons tranché à ce sujet et tous les gens - à l'exception des bourgmestres, en faveur du côté du parc - qui avaient leur mot à dire, ont été invités à se réunir pour dégager une et une seule proposition. Quoi qu'il arrive, le permis d'urbanisme sera introduit en 2012.

Par ailleurs, le projet de prolongation de la ligne de tram 94 sera bel et bien repris dans le nouveau contrat de gestion avec la STIB. Celui-ci stipule que la prolongation de cette ligne entre le Musée du tram et Roodebeek fait partie des projets d'infrastructures qui ont été retenus pour être réalisés entre 2012 et 2014 et mis en service à partir de 2015.

La prolongation de la ligne de tram 94 entre Roodebeek et Marcel Thiry fait, elle, partie des projets d'infrastructures retenus pour être entamés entre 2014 et 2016 et mis en service à partir de 2017.

Le nouveau contrat de gestion élargit donc les perspectives, puisqu'il y est envisagé d'aller au-delà de Roodebeek. Pour vous rassurer tout à fait, sachez que, récemment, les ingénieurs sont venus m'expliquer comment se fera l'arrêt de tram à Roodebeek afin que la situation soit d'un confort optimal pour les voyageurs. Nous travaillons à l'élaboration de ce dossier, mais la demande de permis ne sera introduite qu'aux alentours de la fin

*werd nooit opgenomen in het programma van bijakte nr. 11 aan het Beliris-samenwerkingsakkoord of het programmavoorstel van de gewestregering.*

*Mobiel Brussel stelde plannen en een volledig dossier (inclusief effectenrapport) op voor de heraanleg van de Woluwelaan in het kader van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning, die nog voor het einde van het jaar wordt ingediend.*

*Mijnheer Albishari, er werd na langdurig overleg gekozen voor de kant van het park. De regering hakte de knoop door, maar iedereen die een mening had over het project, werd bij de besluitvorming betrokken.*

*De verlenging van lijn 94 wordt wel opgenomen in het nieuwe beheerscontract met de MIVB. Dat bepaalt dat de verlenging van de lijn tussen het Trammuseum en Roodebeek valt onder de infrastructuurprojecten die tussen 2012 en 2014 worden gerealiseerd en vanaf 2015 in gebruik worden genomen.*

*De verlenging van tramlijn 94 tussen Roodebeek en Marcel Thiry valt onder de infrastructuurwerken die tussen 2014 en 2016 worden uitgevoerd en vanaf 2017 in gebruik worden genomen.*

*Onder het nieuwe beheerscontract zal lijn 94 dus verder gaan dan Roodebeek. Om een zo hoog mogelijk reizigerscomfort te verzekeren, buigen ingenieurs zich over de inrichting van de tramhalte in Roodebeek. Het dossier wordt verder uitgewerkt en de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning wordt pas tegen het einde van het jaar ingediend.*

*De prioriteiten in het programma voor de uitbouw van het netwerk zijn niet gewijzigd en er is dus geen sprake van uitstel of afstel.*

*Er is ook geen sprake van versnippering. De verlenging van lijn 94 tot Roodebeek werd niet opgenomen, maar wel veel andere noodzakelijke en belangrijke projecten.*

*Bijakte nr. 11 van Beliris werd op 14 juni door de regering bekrachtigd. Van de 375 miljoen euro waarin de bijakte voorziet, gaat 178,2 miljoen euro, of 47,52% naar mobiliteit.*

de cette année.

Il n'y a donc pas de changement de priorité dans le programme d'extension de réseau, et l'on ne peut en aucun cas parler d'un "report sine die" ou d'un "abandon pur et simple".

Il ne s'agit pas non plus d'un "saupoudrage". Simplement, même si le projet de la ligne du 94 vers Roodebeek n'a pas été repris, les projets nécessaires ou importants qui le sont sont très nombreux.

L'avenant 11 de Beliris a été ratifié par le gouvernement le 14 juin. Pour les détails de l'avenant, je vous renvoie à celui-ci. Précisons tout de même que sur les 375.000.000 euros de cet avenant, 178.200.000 euros, soit 47,52%, sont attribués à la mobilité.

À titre d'exemple, voici quelques projets retenus :

- 85.000.000 euros pour le matériel roulant de la STIB ;
- 36.200.000 euros pour le tunnel de Cortenbergh ;
- 19.700.000 euros pour la ligne de tram 9 ;
- 16.000.000 euros pour la station de métro de la gare de Bruxelles-Central ;
- 5.800.000 euros pour la liaison ferroviaire Léopold-Josaphat et le pôle multimodal Schuman;
- 4.100.000 euros pour l'étude de la place Meiser ;
- 2.900.000 euros pour la résolution de points noirs routiers ;
- 2.500.000 euros pour la mise en œuvre du Plan Iris 2 ;
- 1.000.000 euros pour l'étude de la couverture de la Toison d'Or.

Le projet de tram vers Roodebeek sera pris en charge par la Région.

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

*Zo gaat er 85 miljoen euro naar rollend materieel voor de MIVB; 36,2 miljoen euro naar de Kortenbergtunnel; 19,7 miljoen euro naar tramlijn 9; 16 miljoen euro naar het metrostation van het treinstation Brussel-Centraal; 5,8 miljoen euro naar de treinverbinding Leopold-Josaphat en de multimodale pool Brussel-Schuman; 4,1 miljoen euro naar de studie over het Meiserplein; 2,9 miljoen euro naar het wegwerken van gevaarlijke verkeerspunten; 2,5 miljoen euro naar de uitvoering van het Iris 2-plan en 1 miljoen euro naar de overkapping van de Gulden Vlieslaan.*

*Het gewest neemt de tramverbinding tot Roodebeek voor zijn rekening.*

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

**M. Willem Draps.-** J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la réponse de Mme la ministre. Ne jouons pas sur les mots : les deux premiers tronçons du prolongement de cette ligne 94 ont été financés par Beliris. Il était logique que, pour un même projet global, on continue avec le même mode de financement.

Le reste ne m'inquiète pas. Il y a apparemment un consensus entre vous, le gouvernement et les communes pour prolonger cette ligne. La bonne volonté et le désir de réaliser cet investissement existent. Le seul problème qui se pose, c'est son financement. Beliris est une source de financement stable et il était logique de continuer dans la même direction. Vous ne m'empêchez pas de penser que, dans les arbitrages qui ont eu lieu pour le onzième avenant, on a décidé, pour des raisons sur lesquelles vous ne vous êtes pas exprimée, de ne pas continuer comme on avait toujours fait et de renvoyer ce projet au contrat de gestion de la STIB.

Tout le monde sait bien que dans le contrat de gestion, on demande beaucoup à la STIB. Aller faire payer ce prolongement sur une voirie régionale dans le cadre de ce contrat de gestion, cela fera partie d'autres arbitrages au moment d'examiner ledit contrat. Vous vous trouverez devant des choix qui seront bien plus difficiles, des problèmes liés à la sécurité sur le réseau, à la rénovation d'une série d'infrastructures existantes, à des revendications salariales, à une augmentation du nombre de voyageurs et la nécessité d'acheter du matériel, qui n'est que partiellement prise en compte par Beliris.

Vous ne me rassurez pas du tout en disant que ce sera dans le contrat de gestion de la STIB. Il y aura d'autres arbitrages. Je constate qu'on a décidé aujourd'hui d'inscrire pour la première fois dans Beliris des projets qui n'avaient jamais été retenus à ce niveau-là et d'oublier un projet qui avait déjà par deux fois figuré dans le cadre de cet accord de coopération.

Je ne suis absolument pas rassuré quant aux possibilités de financement, malgré vos déclarations de bonne volonté. Je prends acte que le permis serait introduit avant la fin 2012. Cela a été reporté à tellement de reprises ! Votre lettre date de l'année 2010. Depuis, vous avez certainement travaillé pour conforter la décision que vous aviez prise.

**De heer Willem Draps (in het Frans).-** Het komt er dus op neer dat de eerste twee delen van de verlenging van lijn 94 door Beliris gefinancierd werden. Het zou logisch zijn om dezelfde financieringsmethode te blijven volgen voor het hele project.

*De Brusselse regering en de gemeenten zijn het duidelijk eens over het verlengingsproject en de nodige investeringsinspanning. Het enige struikelblok is de financiering. Beliris is een stabiele en logische keuze. Ik vermoed dat er bij de besprekingen over bijakte nr. 11 om bepaalde redenen werd afgeweken van de gewone gang van zaken, toen er besloten werd om het project op te nemen in de beheersovereenkomst van de MIVB.*

*De beheersovereenkomst stelt hoge eisen aan de MIVB. De financiering van de verlenging van een lijn op een gewestweg in het kader van de beheersovereenkomst zal tot nieuwe bemiddelingen leiden. U zult moeilijke keuzes moeten maken en problemen moeten oplossen inzake veiligheid, werkzaamheden aan de infrastructuur, looneisen, stijgende reizigersaantallen en de aankoop van materiaal. Beliris houdt slechts gedeeltelijk rekening met die factoren.*

*Bovendien worden er in het Beliris-samenwerkingsakkoord projecten opgenomen die nog nooit op dat niveau werden ontwikkeld. Omgekeerd laat Beliris vertrouwde projecten nu plots vallen.*

*De goede wil waarover u het hebt, volstaat niet om de financiering te verwezenlijken. De stedenbouwkundige aanvraag zou voor eind 2012 worden ingediend, maar werd al zo vaak uitgesteld! Ik begrijp wel dat u uw beslissing wil verdedigen.*

*De stedenbouwkundige aanvraag zal wel de goedkeuring van de betrokken gemeenten kunnen wegdragen. Toch is dit niet een van de infrastructuurprojecten waaraan de regering prioriteit geeft. Bijakte nr. 11 moet in dat licht gezien worden. Dat het project is opgenomen in de beheersovereenkomst zet het volgens mij op losse schroeven.*

*Uw antwoord neemt mijn bezorgdheid helemaal niet weg.*

Je ne doute pas que le permis d'urbanisme, tel qu'il sera introduit, ira dans le sens souhaité par les deux communes concernées. Mais je ne puis que constater qu'aujourd'hui, ce projet ne fait pas partie des projets d'infrastructures qui semblent être prioritaires pour le gouvernement. C'est ainsi que l'avenant n° 11 a été arrêté. Le renvoi au contrat de gestion continue, pour moi, à constituer une hypothèque sur le projet.

Je ne suis aucunement rassuré par votre réponse.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Si vous lisez la note d'orientation que le gouvernement a déjà approuvée en préparation du nouveau contrat de gestion et qui date de février 2012, il est très clair que ce projet reste prioritaire pour l'ensemble du gouvernement.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la suspension de l'exploitation de services par tram à Uccle".

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Alors que des efforts financiers importants sont consentis depuis quelques années pour améliorer la vitesse commerciale des trams et autobus, la STIB est amenée de façon répétée à interrompre l'exploitation d'une partie de ligne de tram pour effectuer des travaux. Une certaine contradiction existe entre la recherche d'une amélioration de la vitesse commerciale et le fait d'obliger les clients des trams de la STIB à une autre forme de rupture de charge, qui consiste à interrompre leur parcours en tram pour le poursuivre en bus navette ou, dans

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Uit de oriëntatienota van februari 2012 ter voorbereiding van de beheersovereenkomst blijkt duidelijk dat dit project een prioriteit blijft voor de regering.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de onderbreking van de tramdiensten in Ukkel".

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Sinds enkele jaren investeert de MIVB aanzienlijk in de verbetering van de commerciële snelheid van trams en bussen. De openbaarvervoermaatschappij moet echter geregeld delen van lijnen tijdelijk afschaffen om werkzaamheden uit te voeren. De reizigers moeten dan hun tramreis onderbreken en overstappen op een pendelbus of te voet verder gaan. Dat staat haaks op de verbetering van de commerciële snelheid.*

*Eind 2011 werden de lijnen 92 en 97 tijdelijk*

certains cas, tout simplement à pied.

À la fin 2011, l'exploitation des lignes 92 et 97 était suspendue à partir du square Marlow, forçant la clientèle à poursuivre la fin du parcours vers le Fort Jaco en bus navette.

Plus récemment, des travaux de réaménagement du terminus du parking Stalle ont été entamés en janvier 2012. Les trams de la ligne 4 ont vu leur parcours écourté. Le parking Stalle n'est plus, de ce fait, desservi. Aujourd'hui encore, soit six mois après le lancement des travaux, le terminus n'est toujours pas opérationnel, ce qui enlève au parking tout attrait pour l'automobiliste qui choisirait d'y stationner son véhicule pour se rendre en ville en tram. Cette interruption prolongée de service est d'autant plus regrettable qu'elle pénalise les travailleurs et les étudiants qui doivent rejoindre les bâtiments environnants, entre autres l'Espace formation PME (EFPME). Alors que toute l'infrastructure ferrée est en place, aucun tram de la ligne 4 n'utilise ce terminus.

Un nouvel élément reporté à septembre 2012 la réouverture de la desserte du parking Stalle par le tram : le début de travaux au carrefour Stalle-Neerstalle à partir du 15 juin dernier, dont l'achèvement est prévu en septembre. Tous ces travaux consécutifs ont pour conséquence de fractionner le parcours des trams 82 et 87, qui s'interrompent peu après l'arrêt Merlo, la suite du parcours devant s'effectuer en T-bus. Le trajet de la ligne 4 sera encore raboté, pour s'achever à l'arrêt Egide Van Ophem.

Ainsi, pendant six mois, la ligne de tram 4 n'aura plus desservi le terminus Stalle, enlevant au parking tout intérêt.

Outre les ennuis de circulation qui vont se produire à la suite de la fermeture des tunnels Loi et Cinquantenaire, c'est au sud de Bruxelles qu'il faut s'attendre à de sérieux embarras de circulation à la suite de ces travaux.

Comment expliquer que les travaux au carrefour Stalle-Neerstalle et au parking Stalle n'aient pas été menés en parallèle, afin de limiter à un strict minimum la non-exploitation du terminus, qui prive le parking de tout attrait ?

Pourquoi ne pas limiter à un strict minimum les

*afgeschaft vanaf het Marlowplein naar Fort Jaco.*

*In januari 2012 gingen werkzaamheden van start aan de eindhalte Parking Stalle, waardoor tramlijn 4 werd ingekort en de parking niet meer bediend wordt. Na zes maanden is de eindhalte nog steeds niet klaar. Daardoor rijden veel automobilisten de stad in, in plaats van hun wagen op de parking achter te laten en de tram te nemen. Deze situatie is ook erg vervelend voor de werknemers en studenten die in de buurt moeten zijn, bijvoorbeeld voor een opleiding in de Espace formation PME (EFPME).*

*De opening van het traject is uitgesteld tot september 2012 door de werkzaamheden aan het kruispunt Stalle-Neerstalle, die begonnen op 15 juni. Hierdoor worden ook de tramlijnen 82 en 87 na de halte Merlo onderbroken. Lijn 4 zal eindigen aan de halte Egide Van Ophem.*

*Al deze werkzaamheden zullen in het zuiden van Brussel heel wat verkeersproblemen creëren.*

*Waarom vonden de werkzaamheden aan het kruispunt Stalle-Neerstalle en aan de eindhalte Parking Stalle niet gelijktijdig plaats? Zo zou de eindhalte veel minder lang buiten gebruik gebleven zijn.*

*Kunnen een betere planning en coördinatie er niet toe leiden dat de onderbrekingen van de tramdiensten tot een minimum beperkt blijven?*

*Dit is noodzakelijk voor een duurzame mobiliteit.*

interruptions de service par tram sur des tronçons, grâce à une meilleure planification et une meilleure coordination dans le travail de pose des rails ?

Alors que le gouvernement Olivier préconise une mobilité durable, une telle longueur dans l'interruption des services ne pourrait-elle être mieux maîtrisée, dans l'optique de mieux servir les usagers ?

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Avant toute chose, il est utile de préciser que le renouvellement des voies de tram fait l'objet d'une planification précise qui tient compte de la vétusté de celles-ci et d'autres paramètres tels que l'adaptation de terminus ou la réalisation de projets d'amélioration de la vitesse commerciale.

De très nombreuses voies de la STIB ont été posées ou renouvelées à la fin des années 80 ou au début des années 90, lorsque la Région de Bruxelles-Capitale nouvellement créée a décidé de réinvestir dans son réseau de tramways. La durée de vie des voies étant de 20 à 25 ans selon les cas, il est normal que de nombreux travaux de renouvellement des voies soient en cours ou programmés à court terme partout dans Bruxelles.

Dans le cas d'Uccle, c'est la totalité de l'axe Stalle-Brugmann qui est concerné ainsi que l'axe Wolvendael-Carsoel-Ham, raison pour laquelle différents chantiers ont eu lieu récemment (square Marlow, terminus Stalle, Carsoel et Wolvendael), sont en cours (Stalle-Neerstalle) ou programmés à brève échéance (rue du Ham et le terminus de Fort Jaco, rue de Stalle, carrefour du Globe). Certes, ces travaux ont une incidence sur la régularité et la vitesse commerciale des trams, mais ils sont indispensables pour maintenir la qualité de l'infrastructure.

De manière générale, la STIB cherche à programmer les travaux les plus pénalisants pour le trafic durant les périodes de congé scolaire. Dès lors, tant pour des raisons de disponibilité des équipes et des entrepreneurs qu'en raison de l'impossibilité de bloquer plusieurs carrefours

*Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Bij werkzaamheden aan de tramsporen wordt met tal van parameters rekening gehouden.*

*Eind jaren tachtig besliste het Brussels Gewest in het tramnetwerk te investeren en werden veel tramsporen vernieuwd. De levensduur van tramsporen bedraagt ongeveer 25 jaar. Vandaar dat zowat overal in Brussel de sporen aan vervanging toe zijn.*

*In Ukkel betreft het de hele as Stalle-Brugmann en de as Wolvendael-Carsoel-Ham. De werkzaamheden hebben een impact op de regelmaat en commerciële snelheid van de tram, maar zijn onmisbaar om de kwaliteit van de infrastructuur te blijven garanderen.*

*De MIVB tracht de meeste werkzaamheden te programmeren tijdens de schoolvakanties. Om allerlei redenen, waaronder de beschikbaarheid van aannemers, wordt er tijdens de zomermaanden gewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat de trams blijven rijden. Veel werkzaamheden worden daarom 's nachts uitgevoerd, wat hinderlijk is voor de buurtbewoners. De burgemeesters van de betrokken gemeenten en voor de gewestwegen de Commissie voor de Coördinatie van de Werken moeten daarvoor trouwens hun toestemming geven.*

*De werkzaamheden aan de eindhalte Stalle en aan het kruispunt Stalle-Neerstalle zijn zo complex dat tijdens de werken geen trams kunnen rijden. Evenmin kunnen ze tegelijk worden uitgevoerd, omdat ze te dicht bij elkaar liggen. Dat zou te veel hinder en vertraging veroorzaken. Het kruispunt Stalle-Neerstalle wordt volgens de planning op*

stratégiques simultanément, ces chantiers sont programmés chaque année lors des congés d'été. Dans l'exécution des travaux de renouvellement des voies de tramways, le principe de départ de la STIB est le maintien de l'exploitation des trams. Ainsi, de multiples chantiers sont exécutés de nuit, provoquant d'ailleurs certaines nuisances pour les riverains. Pour ces interventions nocturnes, la STIB dépend d'ailleurs d'une autorisation des bourgmestres des communes concernées et de la commission de coordination des chantiers en voirie régionale.

Vu la configuration des lieux impliquant une présence de multiples appareils de voies, les chantiers du terminus Stalle et du carrefour Stalle-Neerstalle sont d'une complexité qui ne permet pas de maintenir l'exploitation des trams pendant les travaux. Ces deux chantiers n'ont pas pu être entamés parallèlement du fait de leur faible distance. D'un côté, cela aurait créé des blocages pour les chantiers, d'un autre côté, la multiplication des interventions ne permettrait pas de respecter le planning très strict actuel qui prévoit la réouverture à la circulation du carrefour névralgique de Stalle-Neerstalle le 3 septembre prochain.

Afin de minimiser l'incidence pour les voyageurs, des terminus provisoires ont été installés aux limites de la zone de chantier, avec une gestion des correspondances par des bus navettes. Dès la fin de ce chantier, non seulement la ligne 4 pourra être complètement rétablie, mais elle pourra alors être exploitée au moyen de trams T-4000 afin que sa capacité soit compatible avec la croissance de sa fréquentation.

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

**Mme Françoise Schepmans.-** La ministre rencontre un certain nombre des préoccupations évoquées dans mon intervention. Essayons d'atteindre ces objectifs de la manière la plus coordonnée possible, car les usagers ont le sentiment que ce n'est pas toujours le cas !

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME**

*3 september opengesteld voor het verkeer.*

*De hinder voor de reizigers wordt tot een minimum beperkt. Een voorlopige eindhalte en pendelbussen vangen alle ongemak op. Niet alleen wordt lijn 4 helemaal gerenoveerd, er zullen ook T-4000 trams kunnen rijden die aan de toegenomen vraag kunnen voldoen.*

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Er moet zo gecoördineerd mogelijk naar de doelstellingen toe gewerkt worden. De gebruikers hebben niet altijd die indruk.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**concernant "l'organisation du secteur des taxis".**

**Mme la présidente.-** À la demande de l'auteur, l'interpellation est retirée et transformée en question écrite.

#### **INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN**

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

**concernant "les accompagnateurs de personnes en situation de handicap sur le réseau de la STIB".**

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

**M. Hervé Doyen.-** Il n'existe, à ma connaissance, actuellement que deux possibilités pour les usagers de la STIB en situation de handicap de bénéficier d'un accompagnateur pour le transport régulier. Les personnes non voyantes et malvoyantes atteintes d'une invalidité permanente d'au moins 90% et bénéficiant de la carte nationale de réduction des trajets sur les transports en commun peuvent ainsi faire bénéficier leur accompagnateur personnel de la gratuité du transport sur tout le réseau belge, y compris celui de la STIB, via cette même carte.

Les personnes souffrant d'autres handicaps doivent, elles, faire appel au service d'accompagnement gratuit de la STIB, accompagnement assuré par un agent de station, mais uniquement dans les stations de métro, sur réservation entre un jour et une heure à l'avance et durant la plage horaire de 7 à 20h45. Ce système moyennement flexible n'offre aucune spontanéité dans les horaires ni de possibilité de déplacement en soirée.

Bien que la STIB fournisse depuis quelques années

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

**betreffende "de organisatie van de taxisector".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Op verzoek van de indiener wordt de interpellatie ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN**

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

**betreffende "de begeleiders van personen met een handicap op het MIVB-net".**

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** Momenteel hebben MIVB-gebruikers met een handicap slechts twee mogelijkheden om een begeleider mee te nemen op het gewone openbaar vervoer. Blinden en slechtzienenden die in het bezit zijn van een nationale kortingskaart kunnen die gebruiken om hun persoonlijke begeleider gratis te laten meereizen op het volledige openbaarvervoersnet, ook dat van de MIVB.

*Wie een andere handicap heeft, moet een beroep doen op de gratis begeleidingsdienst van de MIVB en krijgt dan begeleiding van een agent van een metrostation. Dat kan echter alleen op de metro en er moet minimaal een uur en maximaal een dag van tevoren worden gereserveerd. Bovendien is die dienstverlening slechts mogelijk tussen 7 uur en 20.45 uur. Dat is niet erg flexibel.*

*De MIVB leverde de voorbije jaren inspanningen om haar voertuigen toegankelijker te maken voor personen met een handicap, maar die inspanningen volstaan niet. Het volledige netwerk zo aanpassen*

des efforts sur les questions d'infrastructure, de déplacement, d'aménagement et d'équipements, force est de constater - nous en avons déjà souvent parlé dans cette enceinte - que l'ensemble du réseau n'est pas encore adapté et accessible, ni du point de vue de l'accès aux transports, ni de celui de l'accès aux appareils de paiement et de pointage.

Une adaptation à toutes les formes de handicap étant, bien sûr, utopique, la solution d'un accompagnateur apparaît comme la plus raisonnable et la plus raisonnable pour donner une autonomie maximale aux personnes en situation de handicap. Cette solution permet de pallier les défauts d'infrastructure et d'équipements adaptés, le manque de formation des chauffeurs ou encore le caractère peu flexible du service d'accompagnement gratuit. Elle est peu coûteuse vu la faible proportion de trajets qu'elle représente.

Les autres opérateurs de transports en commun l'ont compris et reconnaissent, eux, ce statut d'accompagnateur. Ainsi, la SNCB accorde une "Carte accompagnateur gratuit" aux personnes répondant à certains critères spécifiques de handicap. Cette carte permet à l'accompagnateur de la personne handicapée qui ne peut se déplacer seule de voyager gratuitement sur le réseau de la SNCB, mais aussi sur les réseaux des TEC et de De Lijn. Une initiative plus qu'utile à laquelle la STIB participe, mais uniquement via son service de transport à la demande et de surcroît en rendant la course payante pour l'accompagnateur.

À l'instar des autres opérateurs, est-il possible d'accorder la gratuité sur le réseau de la STIB aux accompagnateurs ? Ce n'est pas la première fois que cette question est soulevée, le contrat de gestion en cours d'élaboration prévoit de "fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs concernant l'amélioration de l'accès à l'information, l'infrastructure et au matériel roulant, ainsi que l'amélioration de la sécurité". Il me revient que cet aspect spécifique d'accorder la gratuité à un accompagnateur personnel est désormais inscrit au nombre des engagements de ce prochain contrat de gestion. Confirmez-vous cette information ?

Vous avez, au début de cette année, reconnu que la situation actuelle du transport des personnes à mobilité réduite (PMR) par la STIB "n'était pas optimale parce qu'incohérente avec les autres opérateurs de transports publics en Belgique".

*dat iedereen gemakkelijk toegang heeft, is uiteraard een utopie. Daarom is een begeleider de beste oplossing. Die kan de problemen op het vlak van infrastructuur, het gebrek aan opleiding bij de chauffeurs en het weinig flexibele karakter van de gratis begeleiding gedeeltelijk opvangen. Een dergelijke oplossing is bovendien niet duur, aangezien er slechts zelden begeleiders meereizen.*

*Andere openbaarvervoermaatschappijen erkennen het statuut van begeleider al. Zo reikt de NMBS een begeleiderskaart uit waarmee de begeleider gratis met NMBS, TEC en De Lijn kan reizen. De MIVB neemt deel aan dat project, maar alleen via de dienst van vervoer op aanvraag en bovendien moet de begeleider betalen.*

*Is het mogelijk de begeleiders van gehandicapte personen gratis te laten reizen op het MIVB-net? In de beheerovereenkomst die momenteel wordt opgesteld, zal staan dat kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen moeten worden vastgelegd voor betere informatieverschaffing, infrastructuur, materieel en veiligheid. Blijkbaar is gratis reizen voor de persoonlijke begeleider ook in de nieuwe beheerovereenkomst opgenomen. Klopt dat?*

*Begin dit jaar erkende u dat de dienstverlening van de MIVB voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) niet optimaal is en dat er een verschil bestaat met de andere openbaarvervoermaatschappijen in België. Er zou aan de MIVB worden gevraagd of het mogelijk is begeleiders gratis te laten meereizen. Is dat gebeurd en wat was de reactie?*

*Werd er al overlegd? Hoe en onder welke voorwaarden zal een begeleider gratis mogen reizen? Het is niet opportuun om gratis begeleiding alleen bij de MIVB door te voeren, aangezien Brussel meerdere vervoermaatschappijen telt en de tarieven van de verschillende netwerken steeds meer op elkaar worden afgestemd. Wordt de kaart van de NMBS voor de gratis begeleider onder dezelfde voorwaarden toegekend? Wat is de planning?*

Bien que ce ne soit, à mes yeux, pas ce caractère hétérogène qui devrait être un moteur pour faire avancer la situation, mais bien la discrimination qu'il traduit envers les personnes à mobilité réduite, vous vous êtes montrée ouverte à la possibilité de gratuité pour les accompagnateurs en annonçant que vous demanderiez à la STIB "de vérifier comment l'alignement de la STIB sur les autres sociétés de transports publics pourrait être envisagé". Cela a-t-il été fait et quel retour avez-vous reçu ?

Dans le cas où les premiers contacts auraient été pris, pouvez-vous déjà nous informer des pistes envisagées pour faciliter cette démarche (caractère légal, contrat de gestion, accord de collaboration) et les modalités ? J'imagine qu'il serait peu opportun de la rendre propre uniquement à la STIB, compte tenu de la réalité du terrain bruxellois et de la tendance vers une intégration tarifaire tous réseaux confondus. Se dirige-t-on dès lors vers son intégration à la "Carte accompagnateur gratuit" de la SNCB, avec les mêmes conditions d'octroi ? Quel en serait le calendrier ?

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de gestion de la STIB, j'ai demandé à la société d'estimer le coût que représenterait la gratuité des déplacements des accompagnateurs de personnes handicapées. Selon les extrapolations réalisées sur la base des données de la SNCB, le financement de cette gratuité représenterait un budget annuel oscillant entre 600.000 euros et un million d'euros.

À ce stade, la question est effectivement abordée dans le cadre de l'élaboration du futur contrat de gestion et des arbitrages éventuels qui devront avoir lieu. Je défendrai ce projet devant le gouvernement, car j'y suis favorable, mais le financement doit être trouvé : en effet, la Région dépense 60 millions d'euros chaque année en diverses subventions sociales relatives aux transports en commun. Le gouvernement devrait être en mesure de faire cet effort.

En cas d'accord sur le financement, la carte

*Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *In het kader van de voorbereiding van de nieuwe beheerovereenkomst van de MIVB heb ik laten evalueren hoeveel het kost om begeleiders van personen met een handicap gratis te laten reizen. Op basis van de gegevensbank van de NMBS werd berekend dat de financiering van die maatregel zou neerkomen op een jaarlijks budget van 600.000 tot 1 miljoen euro.*

*Ik ben voorstander van de idee, maar we moeten wel de nodige financiële middelen vinden. Het gewest geeft jaarlijks al 60 miljoen euro uit voor diverse subsidies betreffende het openbaar vervoer. Als er een akkoord komt over de financiering, kan de maatregel worden doorgevoerd.*

*De kaart zou sterk lijken op de Mobikaart die blinden of slechtzienden krijgen om hun begeleider gratis te laten reizen. Op termijn zou dat vervoersbewijs verenigbaar worden met dat van andere openbaarvervoermaatschappijen, zodra die*

s'inscrirait dans la même logique que le passe Mobib déjà octroyé aux personnes non voyantes ou malvoyantes, dont l'accompagnateur bénéficie de la gratuité. À terme, ce titre de transport pourrait devenir compatible avec ceux des autres opérateurs de transport une fois que ces derniers seront passés à la carte Mobib commune.

Nous sommes à un moment clé de ce projet, puisque nous sommes en train de finaliser le contrat de gestion.

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

**M. Hervé Doyen.-** L'idée est que l'on arrive, à terme, à une intégration parfaite entre les différents opérateurs. Le modèle proposé par la SNCB demeure objectivement le meilleur.

Il est vrai que c'est un projet qu'il convient de financer, mais je suis étonné des chiffres que vous avancez : 600.000 à 1 million d'euros pour que des accompagnateurs circulent gratuitement sur le réseau de la STIB pendant une année me semble être un montant énorme.

Suivant quels calculs a-t-on pu arriver à une telle somme ? Cela correspond-il à des dizaines de milliers de personnes handicapées présentes quotidiennement sur le réseau ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous nous sommes basés sur des chiffres de la SNCB qui nous ont été fournis à ma demande. Avant de parler concrètement de chiffres, nous allons approfondir la question.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. HAMZA FASSI-FIHRI**

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

**concernant "le déménagement du Scientastic  
et la rénovation de la station de métro  
Bourse".**

*overstappen op de gemeenschappelijke  
Mobibkaart.*

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Op termijn is een volmaakte integratie van de openbaarvervoermaatschappijen het doel. Objectief gezien blijft het model dat de NMBS voorstelt, het beste.*

*Het bedrag van 600.000 tot 1 miljoen euro om gratis begeleiders een jaar lang te laten meereizen op het MIVB-net, lijkt mij overdreven. Hoe hebt u dat bedrag laten berekenen? Er rijden toch geen tienduizenden gehandicapten met het openbaar vervoer?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Wij hebben ons gebaseerd op de cijfers van de NMBS.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI**

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

**betreffende "de verhuizing van Scientastic  
en de renovatie van het metrostation Beurs".**

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Fassi-Fihri.

**M. Hamza Fassi-Fihri.-** La station de métro Bourse va faire l'objet d'une rénovation approfondie. Nous nous réjouissons de cette démarche.

Dans une réponse à une question écrite du 20 juillet 2011, Mme la ministre, vous avez annoncé que les travaux débuteraient à l'automne 2012 et qu'un des piliers du projet serait la mise à disposition d'un éventail de produits et de services, afin d'augmenter le sentiment de sécurité par la présence de commerces et d'un centre médico-social.

En prévision des travaux, la STIB a annoncé au musée Scientastic sa décision de ne pas renouveler le contrat de bail qui concède à celui-ci un espace en sous-sol. La STIB a proposé au Scientastic une solution de remplacement. Il s'agit d'un espace situé en sous-sol dans la station de métro Porte de Hal.

Le Scientastic, comme son nom l'indique, est un musée dédié à la découverte scientifique. Très ludique et très agréable, c'est l'un des dix centres culturels les plus fréquentés de Bruxelles avec plus de 50.000 visiteurs accueillis par année, dont des touristes et des élèves. Malgré la localisation en sous-sol, c'est un public de jeunes qui vient découvrir la science par l'expérimentation.

Cela fait 20 ans qu'Agoria, la fédération des entreprises technologiques, tire la sonnette d'alarme à l'attention du monde politique notamment. Les métiers technologiques n'attirent pas assez de candidats. Il faut sensibiliser les jeunes à la science et à ses métiers. C'est d'ailleurs l'un des axes de la politique régionale portée par votre collègue ministre en charge de la Recherche scientifique, M. Cerexhe.

À l'époque de la présidence belge de l'Union européenne, le Scientastic avait d'ailleurs accueilli une activité de sensibilisation des jeunes aux métiers scientifiques. C'était une belle reconnaissance du musée bruxellois de la part du public et de la Région.

Dans un tel contexte, la suppression de ce formidable outil de sensibilisation aux sciences paraît assez paradoxale et risque de s'avérer désastreuse.

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

**De heer Hamza Fassi-Fihri (in het Frans).-** *Het metrostation Beurs krijgt een grondige renovatiebeurt. In antwoord op een schriftelijke vraag van 20 juli 2011 kondigde u aan dat die renovatiewerkzaamheden in het najaar van 2012 zouden starten.*

*Met het oog op de werkzaamheden heeft de MIVB beslist om de huurovereenkomst van het museum Scientastic niet te verlengen. Ze heeft het museum wel een nieuwe locatie voorgesteld in het metrostation Hallepoort.*

*In het Scientastic kunnen de bezoekers op een ludieke manier kennismaken met de wetenschappen. Het is een van de tien meest bezochte culturele instellingen in Brussel, met meer dan 50.000 bezoekers per jaar, gaande van toeristen tot schoolkinderen.*

*Agoria, de federatie van de technologische ondernemingen, trekt al twintig jaar aan de alarmbel. De technologische beroepen trekken niet voldoende kandidaten aan. Wij moeten de belangstelling van jongeren wekken voor wetenschappen en wetenschappelijke beroepen. Dat is overigens één van de pijlers van het beleid van uw collega, minister Cerexhe.*

*In die context lijkt de afschaffing van het Scientastic, dat een fantastisch bewustmakingsinstrument is, niet logisch.*

*Wanneer zullen de werkzaamheden aan het Beursstation precies starten? Zijn de nodige middelen hiervoor al ter beschikking gesteld van de MIVB?*

*Waarom moet het Scientastic reeds op 31 augustus 2012 verhuizen? Zou men de huurovereenkomst niet gewoon kunnen verlengen? Het gewest had reeds een eerste verlenging met zes maanden toegekend. Die termijn was evenwel te kort voor het museum om een andere locatie te vinden. Het is belangrijk dat het museum in Brussel blijft. Als de werkzaamheden niet onmiddellijk van start gaan, zou men de huurovereenkomst dan niet nogmaals kunnen verlengen?*

*Kunt u ons meedelen welke producten en diensten*

Quelle est la date précise du début des travaux à la station Bourse ? Les budgets nécessaires pour effectuer ces travaux sont-ils déjà à la disposition de la STIB ?

Pour quelles raisons le déménagement du Scientastic doit-il impérativement se faire pour le 31 août 2012 ? Ne pourrait-on imaginer de simplement prolonger le bail ? La Région l'avait déjà fait une première fois pour six mois. Un tel délai est un peu court pour permettre à une institution de ce type de trouver un lieu équivalent en Région bruxelloise. Car c'est un enjeu de taille pour nous d'essayer de garder le Scientastic sur notre territoire. Le prolongement du bail n'a pas permis de trouver un autre espace à Bruxelles. Si les travaux ne sont pas immédiats, pourquoi ne pas prolonger une fois encore ce bail ?

Pouvez-vous nous préciser l'éventail de produits et services prévus dans la nouvelle station, après rénovation ? Je ne vois pas en quoi le Scientastic serait incompatible avec la future offre de commerces et de services, y compris les services sociaux et médicaux, qui est prévue à la Bourse, après la rénovation de la station.

Concernant le site de la Porte de Hal, pouvez-vous nous communiquer l'offre chiffrée que la STIB a faite au Scientastic et que le Scientastic a déclinée ? Cela nous permettrait de comprendre les raisons de ce refus. Je ne dis pas que la STIB n'a pas été à l'écoute de la demande, mais, vu le contexte, on pourrait imaginer des solutions qui ne remettraient pas en cause les travaux, mais permettraient à cette initiative positive pour la Région bruxelloise de rebondir.

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le musée Scientastic, représenté par M. Hubert, occupe actuellement une surface d'environ 1.000m<sup>2</sup> au sein de la station Bourse. En 2009, la STIB a invité M. Hubert à réfléchir à des possibilités de relogement du musée sachant que son contrat arrivait à échéance. D'autre part, la station Bourse, devenue un véritable chancre urbain, devait faire l'objet de rénovations profondes permettant d'assurer

*na de renovatie in het metrostation worden aangeboden? Ik zie niet in waarom Scientastic niet in die waaier van diensten en handelszaken zou passen.*

*Als u ons de offerte van de MIVB met betrekking tot de Hallepoort zou toelichten, kunnen we misschien begrijpen waarom Scientastic die afgewezen heeft. Allicht waren er oplossingen denkbaar die de werkzaamheden niet opnieuw in vraag zouden stellen.*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Scientastic neemt momenteel zo'n 1.000 m<sup>2</sup> in het premetrostation Beurs in. In 2009 sprak de MIVB met de uitbater, de heer Hubert, over een eventuele verhuis, omdat het contract afliep en het station grondig gerenoveerd moest worden.*

*De aanwezigheid van het museum heeft de sfeer in het station niet verbeterd. Het gebouw is totaal*

l'assainissement du gros œuvre et de mieux gérer et de valoriser cette station située à deux pas de la Grand-Place et du Quartier Saint-Géry.

La présence de ce musée au sein des infrastructures souterraines de la STIB n'a pas été de nature à contribuer au développement d'un environnement positif des lieux. Il s'était avéré nécessaire, par ailleurs, de procéder à des travaux au niveau du gros œuvre, en raison des problèmes d'étanchéité et de vétusté du bâtiment qui pouvaient avoir des conséquences dramatiques.

Lors de discussions entre la STIB et M. Hubert, celui-ci a été invité à visiter l'ensemble du réseau afin de signaler les emplacements qui l'intéressaient. Il n'en a signalé aucun. Par ailleurs, une possibilité d'emplacement a été envisagée à l'initiative de la STIB à la station Porte de Hal. In fine, aucune possibilité n'a trouvé grâce aux yeux de M. Hubert. Il n'a d'ailleurs proposé à la STIB aucun projet de réimplantation. Il ne semble pas non plus effectuer toutes les démarches nécessaires, notamment auprès des autorités publiques, afin de trouver une localisation alternative en dehors des infrastructures de la STIB.

Le contrat de concession du Scientastic a pris fin le 14 février 2012. Afin de lui permettre de profiter de la saison scolaire 2011-2012, la STIB l'a autorisé à rester dans les lieux jusqu'au 31 août 2012 à titre précaire, le musée proposant une offre unique à Bruxelles.

Les travaux de démolition liés à la rénovation de cette station seront entamés le 1<sup>er</sup> septembre 2012. Dans le cadre de la rénovation de cette station, qui se fait en partenariat avec Bruxelles Mobilité, la STIB souhaite apporter une réponse structurelle aux problèmes récurrents provoqués par un public en errance qui fréquente ces lieux. C'est dans ce cadre que la STIB développera au sein de la station Bourse, dont l'infrastructure sera revue en profondeur, un centre de commerces et de services sur une surface d'environ 1.500m<sup>2</sup> qui permettra la mise à l'emploi d'au moins 30 personnes.

Parallèlement, dans la station adjacente Anneessens, la STIB prévoit une antenne d'accueil pour ce public en errance, gérée par des asbl spécialisées dans le domaine social, de l'hygiène, du suivi médical et de la réinsertion professionnelle. Par rapport à la salle Anneessens,

*verouderd en een renovatie is dringend nodig om drama's te voorkomen.*

*De MIVB heeft de heer Hubert uitgenodigd om het MIVB-netwerk te bezoeken op zoek naar geschikte plaatsen. De MIVB stelde het station Hallepoort voor als alternatief. De heer Hubert vond echter geen enkele geschikte plaats en lijkt ook geen enkele inspanning te doen om een andere locatie te vinden.*

*De concessie voor Scientastic is op 14 februari 2012 afgelopen. De MIVB heeft echter toestemming gegeven om het museum open te houden tot 31 augustus 2012, om nog te kunnen profiteren van de schoolvakantie. Het museum is immers uniek in Brussel.*

*De afbraakwerken voor de renovatie van het station starten op 1 september 2012. Samen met Mobiel Brussel wil de MIVB een antwoord bieden op de problemen die veroorzaakt worden door de zwervers die in het station leven. In het station komt een handels- en dienstencentrum op een oppervlakte van ca. 1.500 m<sup>2</sup>, waar minstens 30 mensen zullen kunnen werken.*

*In het premetrostation Anneessens voorziet de MIVB in een meldpunt voor daklozen dat door gespecialiseerde vzw's zal worden bemand. Het zal zich aan de andere kant van het station bevinden dan de zopas geopende Anneessenszaal.*

ouverte hier, cette antenne se trouvera de l'autre côté de la station.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Fassi-Fihri.

**M. Hamza Fassi-Fihri.-** J'aimerais partager quelques réflexions et formuler une réponse plus précise au sujet des travaux.

M. Hubert a fait des démarches auprès des différentes autorités publiques, dont la commune de Bruxelles-Ville, afin de trouver des lieux alternatifs. Je peux vous dire en tant qu'élue local qu'à l'heure actuelle, nous recherchons encore de tels lieux. Cela a donc été fait en collaboration avec plusieurs autorités publiques. Il est important que vous l'entendiez et que le musée Scientastic puisse également rester sur le territoire.

D'autre part, dans l'hypothèse où les travaux de démolition pourraient être postposés jusqu'à la phase de rénovation à proprement parler, M. Hubert est prêt à assumer les travaux de rafraîchissement durant la période transitoire, comme il l'a annoncé dans la presse.

J'entends que nous parlons, à l'heure actuelle, de travaux de démolition et pas encore de travaux de rénovation. Il conviendrait de savoir quand débutera le véritable chantier, car celui-ci peut être envisagé à des phases différentes. En effet, ce sont les travaux de rénovation proprement dits qui sont importants, la démolition pouvant être programmée en fonction de leur démarrage.

Il y a donc une possibilité de trouver une solution pour une phase transitoire, à la fois le temps que la STIB soit prête à lancer les travaux de rénovation et que le Scientastic puisse trouver un emplacement dans la Région afin de poursuivre ses activités.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je ne crois pas que cela soit faisable. Les travaux ont commencé. Nous avons attendu la dernière limite pour demander à ce musée de quitter les lieux et nous ne pouvons pas mettre en suspens des travaux qui doivent être faits, parce des gens sont encore présents sur place.

La STIB a, selon moi, fait preuve de la meilleure volonté du monde afin de permettre au musée de rester là jusqu'à la fin du mois d'août. Je suis

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

**De heer Hamza Fassi-Fihri (in het Frans).-** De heer Hubert heeft stappen ondernomen bij verschillende overheidsinstanties - waaronder de stad Brussel - om andere locaties te vinden. Het Brussels stadsbestuur is nog altijd op zoek. Het is belangrijk dat Scientastic in het Brussels Gewest kan blijven.

*In de veronderstelling dat de afbraakwerken tot aan de feitelijke renovatie kunnen worden uitgesteld, is de heer Hubert bereid de verfraaiingswerken tijdens de overgangperiode voor zijn rekening te nemen.*

*Vandaag hebben we het over afbraakwerken en nog niet over renovatiewerken. De vraag is wanneer de renovatiewerken van start zullen gaan. In functie daarvan kunnen de afbraakwerken worden gepland.*

*Een overgangperiode valt dus te overwegen. Intussen kan de MIVB renovatiewerken uitvoeren en Scientastic een andere plek in het gewest vinden.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Dat scenario is niet zomaar uitvoerbaar. De werken zijn al aangevat. We hebben tot het laatste ogenblik gewacht om het museum te vragen te verhuizen.

*De MIVB heeft haar goede wil getoond. Het museum kan tot eind augustus blijven. Een overhaaste oplossing uitdokteren, kan ons zuur opbreken. De stad Brussel heeft me geregeld gevraagd het premetrostation Beurs aan te pakken.*

convaincue que ce ne serait pas une bonne idée d'envisager une autre solution dans l'urgence. Bruxelles-Ville m'a régulièrement demandé si l'on ne pouvait pas faire quelque chose pour la station Bourse où des milliers de touristes transitent tous les jours et qui, en l'état, donne véritablement une mauvaise image de Bruxelles.

Nous ne pouvons plus mettre ces travaux en suspens.

**M. Hamza Fassi-Fihri.**- Quelle est la durée des travaux qui démarrent le 1<sup>er</sup> septembre ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je n'en sais rien à l'heure actuelle. Je pourrais essayer d'obtenir plus de précisions pour le compte rendu.

**M. Hamza Fassi-Fihri.**- On peut également vous poser une question écrite ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Tout à fait.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'achat d'un vélo-mesureur pour la Région bruxelloise".

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).**- *La qualité de l'infrastructure cycliste bruxelloise est souvent médiocre, ce qui n'encourage pas les gens à se*

*Duizenden toeristen wandelen er dagelijks voorbij en dat schaadt het imago van Brussel. We kunnen de werken niet blijven uitstellen.*

**De heer Hamza Fassi-Fihri (in het Frans).**- *Hoe lang zullen de werken duren?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Dat weet ik niet maar ik zal het navragen.*

**De heer Hamza Fassi-Fihri (in het Frans).**- *Misschien kan ik een schriftelijke vraag stellen?*

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

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de aankoop van een meetfiets voor het Brussels Gewest".

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- De kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Brussel is vaak ondermaats. Vele fietspaden liggen er slecht bij. Om mensen te

*passer de leur voiture pour utiliser le vélo.*

*L'acquisition d'un vélo-mesureur pour dresser le relevé des pistes cyclables bruxelloises est un pas dans la bonne direction, car il donne un bon aperçu des lacunes et permet d'investir de manière ciblée.*

*Le premier vélo-mesureur bruxellois est en service depuis une demi-année. Celui-ci est-il systématiquement utilisé pour le contrôle des pistes cyclables ? Le contrôleur des pistes cyclables, qui doit utiliser ce vélo-mesureur, a-t-il été engagé entre-temps ? Quels sont les trajets déjà répertoriés à l'aide du vélo-mesureur ? Quels sont les premiers constats ? Ceux-ci ont-ils donné lieu à une adaptation du budget prévu pour les investissements cyclistes ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Le vélo-mesureur a été acheté dans le cadre d'une mission plus large confiée au Fietzersbond, qui est en train de rédiger le cadastre complet des pistes cyclables bruxelloises. À l'issue de cette mission, le vélo sera remis à Bruxelles Mobilité qui assurera le suivi.*

*La procédure de recrutement du contrôleur des pistes cyclables est encore en cours.*

overtuigen de fiets te nemen en de auto aan de kant te laten staan, is veilige en comfortabele fietsinfrastructuur nodig.

Het plan om een meetfiets aan te kopen, zoals u vorig jaar aankondigde, is een stap in de goede richting. Door een dergelijke fiets in te zetten om de toestand van de fietspaden in kaart te brengen, krijg je een goed zicht op de lacunes en kan je gericht investeren.

De meetfiets is een fiets waaraan apparatuur is aangebracht, die de effenheid van een fietspad meet door de trillingen tijdens het rijden te registreren. Daarnaast checkt de controleur meteen ook de veiligheid van de fietspaden. Hij gaat na hoe breed het fietspad is en of er een afscheiding is die het fietspad en de rijbaan van elkaar scheiden.

Dit alles levert zeer interessante beleidsinformatie op. Aan de hand van de gegevens in de databank kan de overheid (het gewest of de gemeente) waar nodig overgaan tot de aanleg, heraanleg of herstelling van fietspaden, op basis van objectieve informatie. Naast de aanleg van nieuwe fietspaden mogen we de kwaliteit van de bestaande fietsinfrastructuur niet uit het oog verliezen.

In het najaar van 2011 stelde u de eerste Brusselse meetfiets voor aan de pers. Die is ondertussen dus een goed half jaar in gebruik.

Wordt deze fiets systematisch ingezet voor de controle van fietspaden? Is de controleur, die deze fiets moet bedienen, ondertussen aangeworven? Welke trajecten zijn intussen al met de meetfiets in kaart gebracht? Wat zijn de eerste resultaten? Geven deze aanleiding tot een bijsturing van de geplande fietsinvesteringen?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De meetfiets werd aangekocht in het kader van een ruimere opdracht die werd uitbesteed aan de Fietzersbond. Die heeft de expertise voor de audit van de fietspaden in Vlaanderen ontwikkeld. De meetfiets wordt op dit ogenblik exclusief gebruikt door die externe partner, die het volledige kadaaster van de Brusselse fietspaden aan het opstellen is. De fiets wordt na die opdracht overhandigd aan Mobiel Brussel die de verdere opvolging zal verzekeren.

*La moitié des pistes cyclables a été testée, mais un rapport définitif et complet ne sera rédigé qu'après l'été.*

*À titre d'essai, quelques pistes cyclables bonnes, moins bonnes et franchement mauvaises ont été empruntées afin de mettre l'appareillage au point. Celle du boulevard Industriel était tellement détériorée qu'elle fera l'objet d'un réasphaltage cet été, en même temps que l'avenue Paepsem et l'avenue Dupuis. Sur la base du rapport complet, un schéma d'entretien sera rédigé, qui reprendra les investissements les plus urgents en fonction des différents critères, et qui permettra également un programme d'entretien à plus long terme.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *J'interrogerai mon collègue en charge des Affaires publiques. Les procédures de recrutement au sein de l'administration sont parfois très longues.*

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Serait-il possible d'obtenir une copie du rapport définitif? Celui-ci sera-t-il publié sur le site de Bruxelles Mobilité?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Le parlement disposera certainement de ce document, et peut-être aussi le grand public. Il pourra alors faire l'objet d'une discussion.*

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Ce rapport pourrait être présenté en commission.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Ou il pourrait être discuté dans le cadre de questions orales ou d'interpellations.*

**Mme la présidente.**- *Vous pouvez adresser un courrier au président de la commission.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES**

De fietspadencontroleur werd nog niet aangeworven. De procedure is lopende.

De Fietsersbond heeft al ongeveer de helft van de fietspaden afgefietst, maar een definitief en volledig rapport komt er pas na de zomer.

Er werden bij wijze van test enkele goede, minder goede en ronduit slechte fietspaden afgereden om de apparatuur te kunnen afstellen. Een van die assen, de Industrielaan, was in een zodanig belabberde staat dat meteen in de asfaltering werd voorzien. Dat zou deze zomer moeten gebeuren, samen met de Paepsemlaan en de Dupuislaan. Op basis van het volledige rapport zal een onderhoudsschema worden opgesteld. Dat geeft door weging van de verschillende criteria de meest dringende investeringen aan, maar maakt ook een onderhoudsplanning op langere termijn mogelijk.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik zal navraag doen bij mijn collega bevoegd voor ambtenarenzaken. In de administratie lopen de procedures om iemand aan te werven soms heel lang.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Nog een laatste vraag. Is het mogelijk om een kopie te krijgen van het definitieve rapport, dat na de zomer klaar moet zijn? Wordt het op de website van Mobiel Brussel gepubliceerd?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Het parlement zal in elk geval over dat document kunnen beschikken, het grote publiek wellicht ook. Wanneer het eenmaal klaar is, is het ongetwijfeld interessant om het te bespreken.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Het kan eventueel worden voorgesteld in de commissie.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Het kan ook worden besproken aan de hand van vragen of interpellaties.

**Mevrouw de voorzitter.**- U kunt een brief schrijven aan de voorzitter van de commissie.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

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

**concernant "l'accessibilité de la station de  
métro Simonis".**

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

**Mme Annemie Maes** *(en néerlandais).*- *L'an dernier, des portillons ont été placés dans la station de métro Simonis sur toute la largeur du bâtiment et l'accès à l'arrière de la station, du côté de la rue Herkoliers a été fermé.*

*Les habitants du quartier ne comprennent pas la raison de la fermeture de cet accès qui est pourtant le plus logique, puisqu'il donne sur un quartier très peuplé. Pour accéder à la station, ils sont obligés de contourner le bâtiment par un passage étroit et peu pratique, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Ce détour est inutile et l'accessibilité du métro n'est pas conçue selon la logique de l'usager.*

*Les habitants demandent dès lors la réouverture de l'accès du côté de la rue Herkoliers, ce qui signifierait que les portillons soient déplacés. La commune de Koekelberg souhaiterait également une modification dans ce sens. Les habitants estiment par ailleurs que l'accès de la SNCB, qu'ils surnomment "la cage aux lions", est désagréable, voire gênant. Il y aurait également à ce propos un désaccord entre la SNCB, Bruxelles Mobilité et la commune.*

*Concernant le réaménagement de la place Simonis, les habitants estiment que le choix des dalles en pierre bleue est inapproprié pour le revêtement, car celles-ci s'avèreraient particulièrement glissantes en cas de pluie et dangereuses pour les usagers moins valides.*

*Pourquoi la STIB a-t-elle placé des portillons sur toute la largeur de la station et n'a pas créé d'accès latéral, pourtant plus logique pour les usagers ? Avez-vous eu vent du mécontentement des habitants de Koekelberg ?*

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

**betreffende "de toegankelijkheid van het  
metrostation Simonis".**

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Vorig jaar zijn er toegangspoortjes in het metrostation Simonis geplaatst ter hoogte van de twee ingangen die uitgeven op de Leopold II-laan. Aan beide ingangen heeft men ervoor gekozen om de poortjes telkens over de hele breedte in dwarsrichting te plaatsen en de achteringang volledig en hermetisch af te sluiten, zowel aan de kant van het voormalige kantoor van bpost als aan de kant van de Herkoliersstraat. Men had nochtans perfect kunnen kiezen om de poortjes telkens twee per twee lateraal te plaatsen, waardoor de gebruikers makkelijker toegang zouden hebben tot de metro.

Recent zijn mij verschillende klachten ter ore gekomen van buurtbewoners uit Koekelberg die in de dichtbevolkte huurt achter de Herkoliersstraat wonen en niet begrijpen waarom de meest logische metrotoegang voor de hele buurt is afgesloten. Nu moeten alle buurtbewoners rond het metrostationsgebouw lopen op voetpaden die allesbehalve breed, veilig of comfortabel zijn, zeker niet voor minder mobiele buurtbewoners of mensen met kinderen. Bovendien betekent het een onnodige omweg en is de toegang tot de metro dus niet vanuit het standpunt van de voetganger of reiziger ingesteld. De bewoners vragen dat de toegang aan de kant van de Herkolierstraat terug wordt opengesteld. Concreet zou dat betekenen dat de poortjes worden verplaatst. Ook de gemeente Koekelberg zou vragende partij zijn voor een dergelijke wijziging, althans volgens de buurtbewoners.

Voorts vinden de buurtbewoners de bovengrondse NMBS-toegangen op het plein voor de ingang, die smalend "leeuwenkooien" worden genoemd, allesbehalve aangenaam en zelfs storend. Ook daarover zou onenigheid bestaan tussen NMBS/Infrabel, Mوبiel Brussel en de gemeente.

*La commune vous a-t-elle déjà fait part du problème et de la question de la réouverture d'un accès du côté de la rue Herkoliers ? Cette réouverture est-elle réalisable techniquement et conformément à la sécurité des usagers et aux conditions d'exploitation ? Quand pourrait-elle être réalisée ?*

*L'accès en surface de la SNCB sera-t-il maintenu ? Est-il tenu compte de l'opinion des habitants pour ce qui est du matériau choisi pour le réaménagement de la place ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Lors du choix d'implantation du contrôle d'accès, plusieurs possibilités ont été étudiées en tenant compte des contraintes techniques et d'exploitation.*

*Si les portillons n'ont pas été placés comme vous le suggérez, c'est pour des raisons de sécurité en cas d'évacuation de la station. En effet, les normes de sécurité imposent un espace libre d'au moins 49 m<sup>2</sup> au-dessus d'un escalator montant.*

*Par ailleurs, la longueur du bâtiment de la station de métro Simonis n'occasionne qu'un détour de 16 mètres. La STIB a bien reçu une demande de la commune de Koekelberg et du comité de quartier pour rouvrir l'accès du côté de la rue Herkoliers,*

Het Simonisplein wordt op dit moment heraangelegd. Ook daarover is de buurt niet onverdeeld gelukkig, vooral wat de materiaalkeuze betreft, namelijk effen tegels in blauwe hardsteen. Er wordt gevreesd dat het plein bij de minste regenbui verandert in een glijbaan, wat vooral gevaarlijk is voor ouderen en mensen die minder goed te been zijn.

Waarom heeft de MIVB er destijds voor gekozen om poortjes te plaatsen over de volledige breedte van het station, in plaats van een ingang te maken aan de zijkant, die voor de reizigers misschien logischer zou zijn?

Bent u op de hoogte van de ontevredenheid van de Koekelbergse buurtbewoners? Heeft de gemeente Koekelberg u al over het probleem aangeschreven, met de vraag om opnieuw in een ingang aan de kant van de Herkoliersstraat te voorzien? Behoort de heropening van een ingang aan de kant van de Herkoliersstraat tot de mogelijkheden, zowel op technisch vlak, als wat de doorstroom van de reizigers en de veiligheid betreft? Zo ja, wanneer zou de heropening van die ingang worden uitgevoerd? Blijven de zogenaamde leeuwenkooien van de NMBS behouden of komt er een nieuwe ingang?

Is bij de materiaalkeuze voor de heraanleg van het plein rekening gehouden met de mening van de buurtbewoners? Kwamen er reacties op de keuze?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Dit is het soort dossiers dat de burger rechtstreeks aanbelangt.

Voor de keuze van de toegangscontrole heeft de MIVB verschillende mogelijkheden bestudeerd. Daarbij werd rekening gehouden met moeilijkheden op vlak van techniek en uitbating.

De poortjes werden om veiligheidsredenen niet geplaatst zoals u dat voorstelde. Indien ze toch zo waren geplaatst, dan was de toegang tot het station inderdaad vrij, maar dan zou er te weinig ruimte zijn aan de roltrappen in geval van een ontruiming van het station. De mensen zouden dan kunnen geblokkeerd raken in een te kleine ruimte. Ook bepalen de veiligheidsnormen dat er minstens

*mais elle n'y a pas donné suite pour les raisons susmentionnées.*

*La possibilité de maintenir cet accès est certes techniquement réalisable, mais moyennant une refonte complète de l'aménagement intérieur des pavillons, ce qui aurait un coût considérable. De plus, la fermeture de l'accès arrière a permis de réduire des problèmes d'incivilités qui mettaient la sécurité des usagers en danger.*

*La couverture des accès en surface de la SNCB n'est d'ailleurs que provisoire, dans l'attente d'un possible réaménagement de la station et de la place. Quant au revêtement de sol, il s'agit d'une question urbanistique. La Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) n'a fait qu'appliquer une recommandation, tout en privilégiant l'utilisation de pavés de petit format, qui nécessitent plus de joints et rendent ainsi le revêtement beaucoup moins glissant.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Quand une solution définitive sera-t-elle trouvée pour les accès provisoires de la SNCB ?*

*Pour améliorer les abords de la station de métro,*

49 m<sup>2</sup> moet vrij zijn bovenaan een stijgende roltrap, en dat zou niet het geval zijn met de toegangspoortjes op die plaats.

Het gebouw van het metrostation Simonis is trouwens slechts 16 m lang. De omweg die je door de sluiting van de toegang moet maken, is niet bepaald onoverkomelijk. De MIVB heeft inderdaad een vraag gekregen van de gemeente Koekelberg en het wijkcomité om de toegang aan de Herkoliersstraat opnieuw te openen, maar hier is om bovenstaande redenen niet op ingegaan. Ik weet niet of de gemeente Koekelberg al een schriftelijk antwoord heeft gekregen, maar ik zeg u nu al wat het antwoord zal zijn.

De mogelijkheid om die toegang te behouden is technisch wel haalbaar mits een volledige herwerking van de binneninrichting van de paviljoenen, met inbegrip van de verplaatsing van technische lokalen, winkels, kiosk enzovoort, wat een aanzienlijke kost met zich meebrengt.

De sluiting van de achteringang heeft problemen van onwellevendheid kunnen verminderen, die de veiligheid van de reizigers in gevaar brachten. Er zijn bijvoorbeeld situaties geweest waarin personen de gang doorreden met kleine motorvoertuigen.

De toegang behouden, is dus geen oplossing die wordt overwogen.

De overdekking van de bovengrondse toegangen van de NMBS is inderdaad maar voorlopig in afwachting van een mogelijke heraanleg van het station en het plein.

De bodembedekking is een stedenbouwkundige kwestie. De Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) heeft enkel deze aanbeveling toegepast. Uiteindelijk werd er gekozen voor het gebruik van straatstenen in een klein formaat (20 cm x 20 cm), aangezien meer voegen de bekleding veel minder glad maken.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** U zegt dat de NMBS-toegangen tijdelijk zijn in afwachting van een definitieve oplossing. Wanneer zal die er komen?

Ik begrijp dat de veiligheidsoverwegingen

*une solution consisterait à transformer la rue de l'Armistice, aux trottoirs très étroits, en rue piétonne.*

*Le choix du matériau ne semble pas non plus optimal, car celui-ci devient assez glissant par temps de pluie ou de gel.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *J'insiste auprès des services pour que le calendrier de mise en place d'une solution définitive soit communiqué le plus rapidement possible.*

*Le modèle de pavés avait précisément été retenu pour son caractère non glissant. Mais c'est la Direction de l'urbanisme qui, en dernière instance, prend les décisions, et celle-ci retient rarement les propositions de Bruxelles Mobilité. J'ignore ce qu'il en est dans ce cas précis.*

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

**concernant "les déplacements scolaires des classes de l'enseignement fondamental sur le réseau de la STIB".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteure, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

primeren. Dat is logisch. Er is een probleem met de voetpaden in de Wapenstilstandstraat. Die zijn erg smal. Een mogelijke oplossing zou zijn om deze straat autovrij te maken. Zo wordt het aangenamer voor de mensen om rondom het metrostation te lopen.

Buurtbewoners hebben mij ook verteld dat het gebruikte materiaal niet ideaal is voor oudere mensen. Bij regen of koude is het nogal glad. Het gewest zou daarvoor toch aandacht moeten hebben bij de keuze van het materiaal.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik dring er bij de diensten op aan om zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de timing voor een definitieve oplossing. Momenteel is die nog onbekend.

Wat de straatstenen betreft, we hebben net dit model van stenen gekozen omdat het minder glad zou zijn. Overigens kan Mobiel Brussel wel voorstellen doen, maar heeft de Directie Stedenbouw de doorslaggevende stem. In heel wat gevallen kiest zij niet voor het voorstel van Mobiel Brussel. Hoe het in dit specifieke geval gegaan is, kan ik u niet zeggen.

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "het vervoer van klassen uit het basisonderwijs op het MIVB-net".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indiener en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.