



**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 12 JUIN 2013**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 JUNI 2013**

—

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

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	8
- de M. Jef Van Damme	8
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les parkings vélos aux abords des stations de métro".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	9
- de Mme Viviane Teitelbaum	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2012".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	14
- de M. Benoît Cerexhe	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les causes des accidents impliquant des véhicules de la STIB et des piétons et les solutions à mettre en place".	

INHOUD

INTERPELLATIES	8
- van de heer Jef Van Damme	8
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het fietsparkeren aan metrostations".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	9
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	12
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB-reizigers voor het jaar 2012".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	14
- van de heer Benoît Cerexhe	18
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de oorzaken van de ongevallen met MIVB-voertuigen en voetgangers en de noodzakelijke oplossingen".	

- de M. Emir Kir	18	- van de heer Emir Kir	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 "la sécurité sur le pont Van Praet".		betreffende "de veiligheid van de Van Praetbrug".	
Interpellation jointe de M. Aziz Albishari	18	Toegevoegde interpellatie van de heer Aziz Albishari,	18
concernant "la sécurité routière en particulier dans la zone du Pont Van Praet".		betreffende "de verkeersveiligheid aan de Van Praetbrug".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emir Kir, M. Aziz Albishari.</i>	21	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Emir Kir, de heer Aziz Albishari.</i>	21
- de Mme Marion Lemesre	25	- van mevrouw Marion Lemesre	25
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 réduction d'un tronçon du boulevard Général Jacques à deux bandes de circulation".		betreffende "de versmalling van een deel van de Generaal Jacqueslaan tot twee rijstroken".	
- de M. Emir Kir	25	- van de heer Emir Kir	25
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 fréquence de passage des transports publics bruxellois durant les heures creuses".		betreffende "de frequentie van het Brussels openbaar vervoer tijdens de daluren".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emir Kir.</i>	26	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Emir Kir.</i>	26
- de Mme Elke Roex	29	- van mevrouw Elke Roex	29
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van	

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les nouveaux emplois dans le port".		betreffende "de nieuwe jobs in de haven".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Arnaud Pinxteren, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Elke Roex.</i>	31	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Elke Roex.</i>	31
- de Mme Isabelle Molenberg	34	- van mevrouw Isabelle Molenberg	34
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 réaménagement du boulevard Brand Whitlock".		betreffende "de heraanleg van de Brand Whitlocklaan".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Isabelle Molenberg.</i>	37	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Isabelle Molenberg.</i>	37
QUESTIONS ORALES	40	MONDELINGE VRAGEN	40
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	40	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la rénovation du pont Marchant à Anderlecht".		betreffende "de renovatie van de Marchantbrug in Anderlecht".	
- de Mme Marie Nagy	43	- van mevrouw Marie Nagy	43
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 "le suivi du dossier 'boulevards du centre' par Beliris".		betreffende "de follow-up van het dossier 'centrumlanen' door Beliris".	

- de Mme Céline Delforge	44	- van mevrouw Céline Delforge	44
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'absence de desserte du Coin du Balai par le 95 en soirée".		betreffende "het feit dat de Bezemhoek 's avonds niet wordt bediend door lijn 95".	
- de Mme Carla Dejonghe	46	- van mevrouw Carla Dejonghe	46
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la mise en œuvre pratique du projet 'Fix my street'".		betreffende "de praktische uitwerking van het project 'Fix my street'".	
- de M. Dominiek Lootens-Stael	51	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	51
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 infractions à la législation linguistique commises par la STIB".		betreffende "de overtredingen van de taalwetgeving door de MIVB".	
- de Mme Annemie Maes	51	- van mevrouw Annemie Maes	51
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'optimalisation de la ligne de bus 53".		betreffende "de optimalisatie van bus 53".	
- de Mme Martine Payfa	54	- van mevrouw Martine Payfa	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 "un chantier de Vivaqua		betreffende "de werken van Vivaqua die de	

menaçant l'état sanitaire des arbres de l'avenue Louise".		gezondheid van de bomen op de Louizalaan bedreigen".	
- de M. André du Bus de Warnaffe	55	- van de heer André du Bus de Warnaffe	55
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'intégration des artistes dans les infrastructures de la STIB".		betreffende "de integratie van de artiesten in de infrastructuur van de MIVB".	
- de M. Benoît Cerexhe	57	- van de heer Benoît Cerexhe	57
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'état lamentable de la fresque 'The Magic City' de Jean-Michel Folon à la station de métro Montgomery".		betreffende "de jammerlijke toestand van het fresco 'The Magic City' van Jean-Michel Folon in metrostation Montgomery".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	58	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	58
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 nuisances causées par les nouveaux rails de tram avenue du Pesage".		betreffende "de hinder door nieuwe tramrails op de Waaglaan".	
Question orale jointe de Mme Cécile Jodogne,	58	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cécile Jodogne,	58
concernant "les problèmes de dépassement des seuils de vibration du tram 62 avenue Rogier à Schaerbeek".		betreffende "de problemen met de overschrijding van de trillingsnormen door de tram 62 op de Rogierlaan in Schaarbeek".	
- de M. Jef Van Damme	58	- van de heer Jef Van Damme	58
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 locaux et espaces inutilisés dans le métro bruxellois".		betreffende "de onbenutte lokalen en ruimtes in de Brusselse metro".	

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "les parkings vélos aux abords
des stations de métro".**

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *L'intermodalité entre les réseaux Villo, Cambio et le métro à Bruxelles pourrait être améliorée. Les emplacements pour vélos sont généralement insuffisants, voire inexistants aux abords des stations de métro.*

Existe-t-il une procédure générale concernant ces équipements aux abords des stations de métro ? Quelle est l'instance chargée de leur aménagement, de leur gestion et de leur maintenance, ainsi que de l'enlèvement des vélos abandonnés ?

Qu'en est-il du parking vélos aux abords de la station Bourse ? Il est prévu que la future Agence de stationnement régionale assurera ce service. Quel est son rôle actuellement ?

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

**betreffende "het fietsparkeren aan
metrostations".**

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

De heer Jef Van Damme.- Aangezien u over de vraag beschikt, haal ik er alleen de essentie uit. Intermodaliteit is steeds belangrijker. Mensen verplaatsen zich niet langer aan de hand van één vervoersmiddel; ze gebruiken er meerdere. In de infrastructuur is de intermodaliteit meer en meer een feit met de Villo-, Cambio- en metrostations. Het kan echter altijd beter. Een voorbeeld is het fietsparkeren aan de metrostations. Uit ervaring mag ik terecht zeggen dat er heel wat metrostations zijn waar er te weinig of helemaal geen fietsparkings zijn.

Hoe verloopt de opvolging van de fietsparkings in en rond de metrostations? Bestaat er daarvoor een algemene procedure? Wie plaatst de fietsstallingen? Wanneer worden ze geplaatst? Worden er bijgeplaatst? Wie houdt zich bezig met de herstellingen en met het verwijderen van achtergebleven fietsen?

Hoe is de situatie rond het metrostation Beurs?

De toekomstige rol van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap is dat het alle fietsstallingen gaat beheren. Wat is zijn rol op dit moment?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Chaque année, Pro Velo organise un comptage des râteliers pour vélos aux stations de métro dans le cadre de l'Observatoire du vélo. Il en ressort généralement que les râteliers des stations situées dans la partie ouest des lignes 5 et 6 sont relativement peu occupées, mais que des stations plus centrales, telles que Trône, Gare Centrale, Lemonnier ou Comte de Flandre sont quasi saturées.*

Ceci peut bien entendu être le résultat d'un usage qui n'est pas directement lié à l'intermodalité. En outre, ce ne sont pas toujours les mêmes stations qui sont saturées chaque année.

Sur les 72 stations de métro, 6 stations ne disposent pas encore de râtelier pour vélos : Pannenhuis, Botanique, Osseghem, Aumale, Parc, et Maelbeek.

L'aménagement d'un râtelier sous-terrain à la Bourse a été étudié dans le cadre du réaménagement des axes centraux en 2008. Le réaménagement n'ayant pas été poursuivi, cette étude a été abandonnée. Dans le courant de 2014, un râtelier offrant de la place à une trentaine de vélos sera toutefois installé dans la station Bourse.

Aucune enquête spécifique n'a eu lieu jusqu'à présent pour déterminer la cause de la non-utilisation des râteliers.

D'après l'usage qui est fait des râteliers, Pro Velo estime que la partie ouest de Bruxelles compte moins de cyclistes. Les vols de vélo dans les râteliers ne sont pas comptés, faute de données disponibles à cet égard. Les vols ne sont pas systématiquement déclarés à la police, et encore moins auprès du gestionnaire de voirie.

Pro Vélo vérifie cependant si les vélos sont correctement placés et attachés, et si des épaves de vélo sont présentes. Ainsi, sur les 148 vélos contrôlés en 2011, 4 épaves ont été comptées, et

Bespreking

Ik veronderstel dat u niet de volledige lijst van alle stations kunt overlopen en dat u daarom ook voor een deel schriftelijk zal antwoorden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Elk jaar telt Pro Velo de bezetting van de fietsenstallingen aan de metrostations in het kader van het fietsobservatorium. Over het algemeen blijkt daaruit dat de westelijke takken van lijn 5 en 6 relatief weinig bezet zijn, maar dat de meer centraal gelegen stations zoals Troon, Centraal Station, Lemonnier of Graaf Van Vlaanderen zo goed als verzadigd zijn. Dit kan natuurlijk wijzen op een gebruik dat niet direct gelinkt is aan intermodaliteit. Bovendien blijken niet elk jaar dezelfde stations verzadigd te zijn. Veel hangt af van het moment waarop men de waarnemingen doet.

In 2012 werd geteld in september, en waren Troon, Centraal Station, Lemonnier, Graaf Van Vlaanderen Gribaumont, Stokkel en Alma oververzadigd.

In 2011 ging het om een telling in mei en september, en betrof het de stations Graaf Van Vlaanderen, Rogier, Centraal Station, Troon, Schuman, Gribaumont, Delta, Kraainem en Stokkel.

In 2010 werd geteld in mei en september en waren volgende stations verzadigd: Graaf Van Vlaanderen, Madou, Troon, Naamse Poort, Louisa, Schuman, Pétilion, Joséphine-Charlotte en Stokkel.

Van de 72 metrostations beschikken er 6 nog niet over een fietsstalling: Pannenhuis, Kruidtuin, Ossegem, Aumale, Park en Maalbeek. 66 stations beschikken over ongeveer 1.200 plaatsen (600 stallingen).

Een ondergrondse stalling aan Beurs werd bestudeerd in het kader van de heraanleg van de centrale lanen in 2008. Aangezien de heraanleg niet werd voortgezet, werd deze studie stopgezet. In de loop van 2014 komt er echter wel een stalling van een dertigtal plaatsen in station Beurs.

De bezettingsgraad wordt zoals eerder vermeld

51% des vélos étaient fixés avec un bon cadenas. Un cycliste sur deux prend donc les précautions nécessaires contre le vol. Il faudrait les sensibiliser davantage à cet égard.

Une enquête prévue dans le cadre de l'Observatoire 2013 devrait nous fournir davantage de données concernant la problématique du vol des vélos, y compris aux abords des stations.

Des râteliers provisoires ne sont pas prévus, puisque l'occupation peut fortement varier à court terme. Pour toutes les stations saturées que j'ai déjà mentionnées, nous vérifions si une capacité supplémentaire définitive peut être prévue.

Des râteliers provisoires présentent également l'inconvénient d'être plus sensibles au vandalisme et ne se prêtent dès lors pas à une implantation sur l'espace public. Ce genre de râteliers s'inscrit, par exemple, mieux dans le cadre d'événements.

Les râteliers pour vélos aux stations de métro sont installés par Bruxelles Mobilité, et leur maintenance est assurée par la STIB.

Le nouveau contrat de gestion prévoit également la création de points vélos semblables à ceux des arrêts importants de la SNCB. En outre, l'offre sera adaptée aux besoins, le cas échéant par la création de box à vélos ou de râteliers supplémentaires.

geteld door Pro Velo in de loop van de maand mei of september.

In 2012 werden de volgende bezettingsgraden opgetekend: tussen 61 en 133%: Troon, Centraal Station, Lemonnier, Graaf Van Vlaanderen, Gribaumont, Stokkel en Alma.

Tussen 26 en 60%: Simonis, St-Katelijne, Madou, Naamse Poort, Louisa, Schuman, Merode, Petillon, Hankar, Delta, Joséphine-Charlotte, Kraainem en Herrmann-Debroux.

Tussen 11 en 25%: Koning Boudewijn, Heizel, Bockstael, Coovi, Erasmus, De Brouckère, Beurs, Anneessens, Hallepoort, Munthof, Roodebeek, Beaulieu, Demey.

Tussen 0 en 10%: Houba, Stuyvenbergh, Belgica, Beekant, Weststation, Jacques Brel, St-Guido, Veeweyde, Bizet, het Rad, Merckx, Ribaucourt, IJzer, Zwarte Vijvers, Delacroix, Clémenceau, Thieffry, Montgomery, Tomberg, Vandervelde.

Er werd nog niet gepeild naar de redenen waarom de stallingen niet worden gebruikt.

Als men echter de kaart met de fietsstallingen op de kaart van de telpunten van Pro Velo legt, ziet men een direct verband tussen de fietsverplaatsingen en hun stallingsbehoefte. Het Westen van Brussel telt veel minder fietsers dan het Oosten en dat ziet men dan ook aan het gebruik van de stallingen.

Het aantal fietsdiefstallen aan de stallingen wordt niet gemeten. Wij beschikken daarvoor niet over de nodige gegevens. Bij veel diefstallen wordt geen aangifte gedaan bij de politie, laat staan bij de wegbeheerder. Wel checkt Pro Velo of de fietsen naar behoren zijn gestald met een correct slot, of het wiel en/of het kader wordt vastgemaakt en ook of er fietswrakken aanwezig zijn. Dat kan een indicator zijn voor onveiligheid en diefstal.

Zo werden bij 148 gecontroleerde fietsen in 2011 vier wrakken geteld en bleek dat 51% van de fietsen met een goed slot was vastgemaakt en bij 29% zowel het voorwiel als het kader. Een fietser op twee neemt de nodige voorzorgen tegen diefstal. Er is op dat vlak dus nog veel verbetering mogelijk. Dat zal via sensibilisering moeten gebeuren.

In het kader van het Observatorium 2013 zal een enquête worden gehouden over fietsdiefstal. Op die manier hopen we meer gegevens te bekomen over het fenomeen, met inbegrip van diefstal aan de haltes.

Er wordt niet in tijdelijke stallingen voorzien, aangezien de bezetting op korte termijn nogal kan schommelen. Voor alle stations die hierboven werden vernoemd als verzadigd, wordt bekeken of er in extra definitieve capaciteit kan worden voorzien. Tijdelijke stallingen hebben ook het nadeel dat ze gevoeliger zijn voor vandalisme. Ze zijn dus niet geschikt voor een inplanting op het openbaar domein. Dat type stallingen past bijvoorbeeld beter bij evenementen.

De fietsstallingen aan metrostations worden aangelegd door Mobiel Brussel, meer bepaald door de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer. Het onderhoud ligt in handen van de MIVB. Men kan daarvoor contact opnemen met het Contact Centre op nummer 070 23 2000.

Het nieuwe beheerscontract wijzigt de rolverdeling niet. Het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap zal in de toekomst wel beveiligde fietsenstallingen uitbouwen in combinatie met de ontradingsparkings, zoals aan Coovi, Erasmus, Stalle, Roodebeek enzovoort.

Het nieuwe beheerscontract voorziet ook in de creatie van fietspunten, zoals diegene die reeds bestaan aan belangrijke NMBS-haltes. Verder wordt ook het aanbod aan de noden aangepast, desgevallend door het voorzien van fietsboxen of extra stallingen.

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Vous dites que le râtelier de la station Comte de Flandre est constamment saturé, alors qu'à ma connaissance, il n'en existe pas. À moins que vous ne fassiez référence au râtelier situé devant le commissariat, à 100m de la station de métro ? Sur quels critères vous basez-vous pour déterminer qu'un râtelier est lié à une station de métro ?*

De combien de places disposera le futur parking vélos de la Bourse ? L'endroit est-il sûr ? S'agit-il d'un point vélo ou seulement d'un râtelier ?

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

De heer Jef Van Damme.- Het station Graaf van Vlaanderen ken ik persoonlijk heel goed. U zegt dat de fietsstalling constant verzadigd is, maar ik zie er daar geen. Ik weet niet welke u bedoelt, behalve die voor het commissariaat. Wat is het criterium voor een fietsstalling aan een metrohalte? Als een fietsstalling op 100 meter van een metro-ingang staat, is dat dan ook een fietsstalling aan een metrohalte? Het is dus belangrijk om te definiëren wat een fietsstalling aan een metrohalte is.

U zegt dat er in 2014 een ondergrondse fietsparking

Quant au problème de la saturation des râteliers dans certaines stations, va-t-on oui ou non étendre les installations à court terme ? Cette extension est-elle déjà en cours, ou aura-t-elle lieu à moyen terme ? Certaines stations ont besoin d'une intervention d'urgence.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je transmettrai mes réponses à ces nouvelles questions ultérieurement. La cartographie des râteliers pour vélos établie par Pro Velo est fondamentale, car elle inclut les râteliers aux abords des stations de métro. Je vous fournirai des précisions sur ce point dès que j'aurai consulté les chiffres.*

Le nombre d'emplacements pour vélos prévu à la station Bourse n'a pas encore été déterminé. Il le sera lorsque le réaménagement sera terminé.

Pour ce qui est des extensions, je vous répondrai ultérieurement, dès que j'aurai vérifié quelles sont les stations concernées.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant "l'enquête de satisfaction auprès
des usagers de la STIB pour l'année 2012".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Fin avril 2013, les

komt in het metrostation Beurs. Over hoeveel plaatsen gaat het? Ik veronderstel dat de fietsparking wordt geplaatst in het tussenniveau. Wordt dat beveiligd? Is het een fietspunt of enkel en alleen een stalling?

U stelt ook dat men gaat kijken hoe men de verzadigde stations kan uitbreiden. Wat moet ik daaronder verstaan? Komen er op heel korte termijn fietsmeubels bij of is het vager dan dat? Is men eigenlijk al concreet bezig met die uitbreiding of gebeurt die op de middellange termijn? Ik denk dat een uitbreiding voor sommige stations dringend nodig is.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zal het antwoord voor de bijkomende vragen laten bezorgen. Het is interessant om de cijfers van Pro Velo te geven over waar de fietsstallingen zich juist bevinden. Het gaat dan om diegene die men telt in het kader van fietsstallingen aan metrostations. Ik heb daar geen pasklaar antwoord op, maar ik zal u die gegevens zeker bezorgen.

Het aantal plaatsen in het metrostation Beurs is nog niet exact gekend, aangezien het station nog wordt aangelegd. Ik vraag na of men al een idee heeft over de grootteorde, maar normaal gezien wordt die pas bepaald bij de definitieve uittekening van het station.

Ook voor de uitbreidingen moet ik nagaan in welke projecten er eventueel is voorzien. Ik zal u ook die informatie bezorgen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij
de MIVB-reizigers voor het jaar 2012".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).-

chiffres relatifs à l'enquête de satisfaction menée en octobre 2012 par la STIB auprès des usagers pour connaître leur satisfaction de façon générale, ont été rendus disponibles.

À première vue, la cote qui se dégage de l'enquête menée auprès de 8.869 personnes atteint le même score que l'année précédente, soit 6,6 sur 10, ce qui est un succès tout relatif.

Vous avez souligné lors de la présentation de ces chiffres la constance dans le degré de satisfaction et aussi le fait que le nombre de voyages a augmenté en 2012 de 6% par rapport à 2011, pour atteindre près de 350 millions de déplacements.

Cet enthousiasme doit toutefois être nuancé sur les points suivants :

- par rapport à l'enquête précédente, le nombre de participants à l'enquête est passé de 11.704 à 8.869 soit une diminution de quelque 25 %, ce qui ne peut laisser indifférent ;

- parmi les 8.869 répondants, un tiers ont été contactés par téléphone, ce qui enlève au questionnaire l'aspect neutre qu'il doit revêtir ;

- il reste en fin de compte à peine 6.000 personnes qui ont pu répondre de manière spontanée ; on aurait apprécié de savoir comment se présenteraient ces réponses par rapport à celles obtenues lors d'un appel téléphonique.

- la diminution du nombre de répondants traduit une certaine lassitude des usagers qui s'interrogent sur la nécessité de donner leur avis, car rien ou quasi rien ne change pour mieux rencontrer les souhaits exprimés.

Le score est en définitive mitigé et ne peut être interprété comme un bon signal à destination de la STIB, mais plutôt d'une dégradation du courant d'opinions favorables.

En effet, la STIB n'a-t-elle pas annoncé en avril 2012 une augmentation des fréquences sur seize lignes dont huit lignes de trams ?

Vous conviendrez que cet effort n'a pas eu d'impact sur la clientèle, vu que le baromètre de satisfaction n'a pas décollé par rapport à 2011.

Eind april 2013 waren de cijfers over de tevredenheidsenquête die de MIVB in oktober 2012 uitvoerde, beschikbaar.

De relatief succesvolle score leek op het eerste gezicht op het resultaat van het jaar voordien: 6,6 op 10. U wees op de constante tevredenheidsgraad en een toename met 6% van het aantal verplaatsingen in vergelijking met 2011, of 350 miljoen verplaatsingen.

Dat succesverhaal moet echter worden genuanceerd. In vergelijking met de vorige enquête is het aantal deelnemers met 25% gedaald, van 11.704 naar 8.869. Een derde van de deelnemers werd telefonisch ondervraagd, wat de neutraliteit van de vragenlijst in het gedrang brengt. Uiteindelijk hebben amper 6.000 personen de enquête spontaan ingevuld. We hadden willen weten hoe die spontane antwoorden zich verhouden tot de antwoorden die telefonisch verzameld zijn.

De daling van het aantal respondenten toont aan dat mensen het stilaan beu worden hun mening te geven, als daarmee toch geen rekening wordt gehouden.

Het resultaat van de enquête is dus niet onverdeeld positief.

Had de MIVB in april 2012 niet aangekondigd om de frequentie van zestien lijnen, waarvan acht tramlijnen, te verhogen? Dat heeft alleszins geen effect gehad, want de tevredenheidsgraad is niet gestegen.

Uit de enquête blijkt dat de reizigers in de eerste plaats belang hechten aan comfort en vlotte aansluitingen. Op het terrein echter moeten ze uiteindelijk maar aanvaarden dat aansluitingen slecht op elkaar zijn afgestemd. Dat punt heb ik hier al vaak aangeklaagd.

Het overstapprobleem aan de Churchillhalte bijvoorbeeld zou meteen van de baan zijn als twee lijnen op elkaar zouden aansluiten.

Het argument naar voren schuiven dat regelmaat belangrijker is dan de reistijd, die voor de reiziger primeert, gaat niet op. Dat blijkt ook uit een recente studie.

Kunnen de resultaten die voortvloeien uit de

L'enquête révèle que les usagers accordent une priorité au confort et aux correspondances.

Voilà une confirmation éclatante de la lassitude des usagers face aux conditions peu confortables dans lesquelles ils sont placés, principalement aux points de rupture de charge (appelées pudiquement correspondances), et qui sont un réel inconvénient pour l'utilisateur, ce que je n'ai pas manqué de relever un nombre incalculable de fois.

Inutile de rappeler cette infernale rupture de charge à l'arrêt Churchill, qui pourrait être levée quasi du jour au lendemain en rétablissant une liaison directe par la fusion de deux lignes existantes.

Il est faux de mettre en exergue l'argument de la régularité, comme l'a encore démontré récemment une étude, et d'ignorer l'aspect temps de déplacement, critère principal pour un usager de transport qu'il soit public ou privé.

Est-il possible de disposer d'une ventilation des résultats séparant les chiffres dégagés des réponses spontanées de celles données par téléphone ?

Étant donné que le confort et les correspondances sont pointés par les usagers comme leurs préoccupations principales, n'est-il pas urgent de mettre fin à certaines ruptures de charge comme celle imposée à l'arrêt Churchill ?

Dans cette optique d'améliorer le confort de l'utilisateur, pouvez-vous nous dire pourquoi, dans la réorganisation prévue des lignes 93 et 94, la ligne 94 n'aura pas son terminus à Sainte-Marie plutôt qu'à la place Poelaert, ce qui réduirait de façon notable les inconvénients de la nouvelle rupture de charge qui se dessine ? Cette liaison avait été instaurée le jour de la journée sans voiture de septembre 2012 et avait recueilli un réel succès.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le baromètre de la satisfaction des voyageurs STIB 2012 a été réalisé par l'Institut de sondage Ipsos à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale. Le contrat de gestion actuel prévoit, comme le contrat de gestion précédent, que c'est bien la Région qui fait établir

spontaan ingevulde enquêtes en de resultaten die voortkomen uit de telefonische enquêtes opgesplitst worden?

Is het niet hoog tijd om een einde te stellen aan bepaalde overstappen, aangezien comfort en aansluitingen van prioritair belang zijn voor de reiziger?

Waarom heeft lijn 94 zijn eindhalte niet aan de Sint-Mariakerk in plaats van aan het Poelaertplein? Dat zou het ongemak van het overstappen gevoelig verminderen bij de toekomstige reorganisatie van lijnen 93 en 94. Die optie werd trouwens al ingevoerd tijdens de Autoloze Zondag van september 2012 en kende toen veel succes.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De tevredenheidsbarometer 2012 van de MIVB-reizigers werd op vraag van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door Ipsos uitgevoerd. De beheersovereenkomst bepaalt immers dat het gewest de tevredenheidsbarometer laat opstellen.*

un baromètre de la satisfaction des voyageurs relative aux principales composantes des services de la STIB.

Les clients ont été invités à donner leur avis en ligne et par téléphone entre la fin du mois d'octobre et le mois de décembre 2012.

La participation au volet disponible en ligne a diminué pour des raisons d'ordre technique. En 2011, toute personne accédant au site www.stib.be, voyait un écran en surimpression ("pop-up") l'invitant à participer à l'enquête. La personne était donc obligée de fermer cette page avant d'accéder au site. Cet écran n'apparaissait qu'une seule fois par visiteur unique.

En 2012, l'invitation apparaissait toujours en première page du site web, de manière très visible, mais sans présence de cet écran en pleine page de telle manière à être moins intrusif pour les visiteurs du site.

Concernant le volet téléphonique, comme en 2011, près de 3.000 clients ont été interrogés. Les participants à l'enquête téléphonique sont sélectionnés par des enquêteurs en face-à-face et de manière aléatoire sur le réseau. L'objectif est d'obtenir une image la plus fidèle possible de la clientèle réelle de la STIB.

Tant en 2011 qu'en 2012, les deux échantillons (en ligne et par téléphone) ont été redressés sur base des données de l'enquête nationale Beldam afin d'être représentatifs de la clientèle de la STIB.

Cette méthodologie a l'avantage d'interroger les clients de manière aléatoire et d'éviter une surreprésentation des profils socialement les plus élevés, les plus connectés ou les plus critiques qui font la démarche de remplir le questionnaire auto-administré sur le site internet, en l'assimilant parfois à un bulletin de réclamation.

Le score de satisfaction global du volet téléphonique (7,1/10) est plus élevé que le score auto-administré via Internet (6,1/10). Néanmoins, l'administration a souhaité tenir compte des deux volets de l'enquête et les deux échantillons sont donc redressés avec attribution d'un poids identique, ce qui donne un score global de satisfaction de 6,6/10, score honorable et qui correspond au score de l'année précédente.

Tussen oktober en december 2012 werden reizigers uitgenodigd om hun mening online en telefonisch mee te delen.

De daling van het aantal online deelnames is te verklaren door technische ingrepen. In 2011 verscheen op de website www.mivb.be, onmiddellijk een pop-up met de vraag om aan de enquête deel te nemen. Dat venster moest eerst worden gesloten alvorens men toegang krijgt tot de website.

In 2012 verscheen de uitnodiging nog steeds goed zichtbaar op de hoofdpagina van de website, maar niet in een apart venster. Ze was dus minder opdringerig.

Net zoals in 2011 werden drieduizend reizigers telefonisch ondervraagd. De selectie van die deelnemers gebeurde willekeurig op het net. Het is de bedoeling een zo nauwkeurig mogelijk beeld van de klanten van de MIVB te verkrijgen.

Zowel in 2011 als in 2012 werden beide steekproeven (online en telefonisch) op grond van de gegevens van het nationaal Beldam-onderzoek gecorrigeerd om een accuraat beeld van het MIVB-cliënteel te verkrijgen.

Klanten worden at random ondervraagd, waardoor een oververtegenwoordiging van de meest mondige, kritische profielen vermeden wordt. Kritische personen vullen de vragenlijst online in en denken vaak dat ze zo een klacht indienen.

De tevredenheidsscore van het telefonische gedeelte (7,1/10) ligt hoger dan de score die behaald werd via het internet (6,1/10). De administratie wou rekening houden met beide delen van het onderzoek en de steekproeven worden dus allebei gecorrigeerd met toekenning van dezelfde waarde, wat een globale tevredenheidsscore van 6,6/10 oplevert.

Ik heb al meermaals op vragen over de reorganisatie van lijnen 3 en 7 in de buurt van de Churchillhalte geantwoord.

Onder comfort verstaat de MIVB-reiziger verscheidene zaken: zo weinig mogelijk overstappen maar ook voertuigen die niet overvol zitten. Een juiste frequentie van de lijnen vermijdt precies dat overvolle voertuigen gevolgd worden

J'ai déjà eu l'occasion de répondre à de multiples reprises concernant la réorganisation des lignes 3 et 7 autour de Churchill.

À cette occasion, je rappelle que l'aspect "confort" revêt plusieurs facettes. Avoir autant que possible un trajet direct est certes important, mais voyager dans de bonnes conditions, notamment dans des véhicules qui ne soient pas bondés, l'est également.

La recherche d'une bonne régularité des lignes va précisément dans le sens d'éviter ce phénomène encore trop souvent observé de véhicules bondés suivis d'un véhicule vide. Le programme Avanti, visant à améliorer le fonctionnement des lignes de surface, va dans ce sens.

Concernant les lignes 93 et 94, on peut bien entendu toujours imaginer des améliorations du réseau. Mais la comparaison avec la Journée sans voitures a ses limites : ce jour-là, il y a un tel afflux de visiteurs vers le centre-ville que des mesures particulières de renfort sont mises en œuvre.

Avec les lignes 92 et 94 (le futur 93), la STIB offre déjà aujourd'hui 20 trams par heure et par sens sur l'axe Royale-Régence, et l'offre y est largement excédentaire par rapport à la demande. Y ajouter une ligne n'est donc pas pertinent.

Je tiens également à rappeler qu'en journée, cette renumérotation de la ligne 94 ne changera rien pour le client en termes de rupture de charge, puisque la ligne y est déjà exploitée de manière scindée en permanence. Il n'y a qu'en soirée que la scission est introduite, de sorte à pouvoir doubler les fréquences de passage sur l'axe de l'avenue Louise.

Les voyageurs du tronç commun gagneront dès lors en temps total de porte à porte, vu l'attente moindre, tandis que les autres disposeront d'une correspondance organisée à Louise entre les lignes 92 et 94, de sorte à ne jamais devoir attendre.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- D'abord, l'enquête de satisfaction. On ne comprend pas bien pourquoi, pour des raisons techniques, le pop-up n'arrive plus et pourquoi, du coup, les chiffres diminuent. Le site internet et la STIB, c'est une longue histoire, mais

door een leeg voertuig. Het Avantiprogramma is bedoeld om de bovengrondse lijnen vlotter te laten rijden.

De lijnen 93 en 94 zijn nog altijd voor verbetering vatbaar. Je kan een doordeweekse dag echter niet vergelijken met de Autoloze Zondag, wanneer de toestroom reizigers richting centrum veel groter is.

Met lijnen 92 en 94 (die binnenkort lijn 93 wordt) biedt de MIVB al twintig trams per uur op de as Regentschap-Koning aan, en dat in beide richtingen. Het aanbod overstijgt er ruimschoots de vraag. Daar een lijn toevoegen, is dus niet relevant.

De wijziging van de nummering van lijn 94 verandert overdag niets aan de overstap van de reiziger. De splitsing gebeurt enkel 's avonds, zodat de frequentie op de Louizalaan kan worden verdubbeld.

De reizigers van het gemeenschappelijke deel winnen dus tijd omdat de wachttijden minder lang worden. De anderen beschikken over een georganiseerde overstap tussen lijnen 92 en 94 en moeten dus nooit wachten.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik begrijp niet waarom de pop-up door technische ingrepen niet meer verschijnt, en waarom de deelnamecijfers van de tevredenheidsbarometer dalen. De website van de MIVB heeft nooit van veel*

jamais un long fleuve tranquille... Pourquoi ne pas garder ce pop-up ? Ça ne coûte rien et cela aurait peut-être permis d'obtenir plus de réponses.

Ensuite - et vous pourrez peut-être me répondre par écrit, car cela n'apparaissait pas dans mes questions -, je suppose que l'enquête a été faite sur la base de réponses ventilées par genre. Pouvez-vous m'envoyer les résultats détaillés ? Ce serait très intéressant pour déterminer nos actions futures.

Vous dites que ce score de satisfaction de 6,6/10 n'est pas si mal, qu'il n'a pas reculé. Je suis presque triste pour vous : cela reflète un tel manque d'ambition, après avoir été quatre ans ministre de cette compétence !

Lorsqu'on a de l'ambition, du souffle, lorsqu'on veut faire progresser les choses dans une compétence essentielle pour ce gouvernement et pour l'avenir de la Région, je ne comprends pas qu'on se satisfasse publiquement de ça. C'est un problème qui a des réponses transversales au niveau de la qualité de vie, de la qualité de l'air, de la mobilité, de la vie à Bruxelles. À votre place, à moins d'un an de la fin de la législature, je n'aurais pas pu prononcer ce "pas si mal".

Le 94 connaît quelques problèmes à Louise. Des usagers qui veulent continuer s'entendent maintenant répondre que c'est le terminus. On pourrait atténuer ce problème en prolongeant la ligne jusqu'à l'arrêt Sainte-Marie. J'entends bien que la Journée sans voitures ne peut pas être le seul élément sur lequel on s'appuie, mais essayons alors d'engranger d'autres statistiques, de lancer un projet pilote, d'autres solutions... La demande est là. Essayons de la rencontrer.

Tant par rapport à l'enquête de satisfaction qu'aux ruptures de charge, je regrette que vos réponses soient en-deçà de ce qu'on souhaiterait comme ambition pour les usagers.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous ferai parvenir les chiffres sur la proportion hommes/femmes.

Votre remarque concernant le taux de satisfaction et votre conclusion sur ce qui a été fait durant la

continuité getuigd. Waarom heeft de MIVB het pop-upvenster afgeschaft?

Kunt u me schriftelijk gedetailleerde cijfers bezorgen? Ik veronderstel dat de onderzoeksresultaten per geslacht zijn verwerkt.

U vindt het positief dat de tevredenheidsscore niet is gedaald, maar dat bewijst alleen maar uw gebrek aan ambitie! Ik begrijp niet dat u daarmee tevreden bent.

De aangekaarte problemen hebben een impact op de luchtkwaliteit, de mobiliteit en de levenskwaliteit van de Brusselaar.

Er zijn problemen met lijn 94 aan de Louizahalte. Reizigers die verder willen reizen, krijgen nu te horen dat dat de eindhalte is. We kunnen het probleem verzachten door de lijn tot aan de Sint-Mariakerk door te trekken. De optie die voor de Autoloze Zondag werd gekozen, is zeker niet de enige. We zouden een proefproject kunnen starten of andere oplossingen uitproberen.

Ik betreur het dat uw antwoorden niet van meer ambitie getuigen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik bezorg u de cijfers per geslacht.

Ik ben heel verbaasd over uw opmerking over de tevredenheidsgraad en uw conclusie over de verwezenlijkingen van deze regering. De

législature me laissent perplexe. En effet, ce taux est en augmentation depuis 2009-2010. L'enquête montre que la rupture de charge a été progressivement assimilée, même si cela ne signifie pas que la situation ne peut pas être encore améliorée.

Le nombre de plaintes est en baisse. Les usagers sont sensibles au confort et à la régularité, et la STIB travaille sur ces deux volets. Les enquêtes de satisfaction nous aident à identifier les points qui peuvent être améliorés.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "les causes des accidents impliquant des véhicules de la STIB et des piétons et les solutions à mettre en place".

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

INTERPELLATION DE M. EMIR KIR

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

concernant "la sécurité sur le pont Van Praet".

INTERPELLATION JOINTE DE M. AZIZ ALBISHARI,

concernant "la sécurité routière en particulier dans la zone du Pont Van Praet".

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

tevredenheidsgraad is sinds 2009-2010 immers gestegen, maar dat betekent niet dat er geen verbetering mogelijk is.

Het aantal klachten daalt. Reizigers zijn gevoelig voor comfort en regelmaat. De MIVB schenkt daar aandacht aan. Tevredenheidsenquêtes helpen ons te focussen op punten die voor verbetering vatbaar zijn.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de oorzaken van de ongevallen met MIVB-voertuigen en voetgangers en de noodzakelijke oplossingen".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIR KIR

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

betreffende "de veiligheid van de Van Praetbrug".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI,

betreffende "de verkeersveiligheid aan de Van Praetbrug".

De voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

M. Emir Kir.- Vous avez pris connaissance du drame qui a frappé quatre familles bruxelloises le 18 avril dernier, lors de ce dramatique accident du pont Van Praet dans lequel quatre jeunes d'une vingtaine d'années ont perdu la vie.

Ce fait divers pose la question de la sécurité de nos infrastructures routières. Avec 13 jeunes tués sur les routes par an et par million d'habitants, la Belgique est, selon Touring et le rapport de la Commission européenne sur le nombre de jeunes victimes de la route en 2011, le plus mauvais élève d'Europe occidentale.

Le pont Van Praet est un passage dangereux qui n'offre pas assez de garantie concernant la sécurité des usagers, qu'ils soient piétons, utilisateurs des transports publics ou automobilistes.

Trop d'accidents ont encore lieu dans cette zone. Ainsi, un autre accident impliquant un véhicule de transport en commun circulant non loin du pont est encore survenu après l'incident du 18 avril. Il en va de même pour la chaussée de Vilvorde, axe utilisé, entre autres, par les navetteurs.

La Région doit améliorer l'infrastructure à cet endroit de la capitale afin d'assurer davantage la sécurité de nos citoyens. Si nous devons appeler à la prudence et au strict respect du Code de la route, il nous faut reconnaître par ailleurs que ce n'est malheureusement pas la première fois que le pont Van Praet est le lieu d'un accident grave. La rambarde n'a pas joué suffisamment son rôle dans plusieurs cas d'accident.

Vos services ont-ils fait état d'un manque de sécurité sur le Pont Van Praet ? Allez-vous mener une étude afin d'améliorer la sécurité des usagers de celui-ci ?

Disposez-vous d'un bilan au sujet des ponts qui posent problème en termes de sécurité à Bruxelles ? Quel est le budget alloué à la sécurité des ponts dans la capitale ?

Enfin, votre administration se coordonne-t-elle avec la police et l'état fédéral pour améliorer la sécurité sur les ponts bruxellois ?

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

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Op 18 april vond er een dramatisch ongeval plaats op de Van Praetbrug, waarbij vier twintigers het leven lieten. Dat doet ons nadenken over de veiligheid van de verkeersinfrastructuur. Met dertien jongeren per miljoen inwoners die jaarlijks de dood vinden op de weg, is België de slechtste leerling van West-Europa.*

De Van Praetbrug is gevaarlijk voor voetgangers, gebruikers van het openbaar vervoer en autobestuurders. Hetzelfde geldt voor de Vilvoordsesteenweg, een as die onder meer door pendelaars wordt gebruikt.

Het gewest moet de infrastructuur op die plaatsen verbeteren om de veiligheid van de burgers te garanderen: de reling van de brug is al meermaals niet sterk genoeg gebleken.

Hebben uw diensten een veiligheidsprobleem vastgesteld op de Van Praetbrug? Zult u een studie uitvoeren om de veiligheid van de brug te verbeteren?

Beschikt u over een overzicht van bruggen met een veiligheidsprobleem in Brussel? Welk bedrag werd begroot voor de veiligheid van de bruggen in de hoofdstad?

Werkt u samen met de politie en de federale regering om de veiligheid op de Brusselse bruggen te verbeteren?

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

M. Aziz Albishari.- Les comportements routiers dangereux sont encore trop souvent observés dans notre Région. Ainsi, les limitations de vitesse sont parfois allègrement dépassées même dans les zones d'habitation ou aux abords des écoles, mettant en danger les autres usagers de la route et de l'espace public, en particulier les usagers actifs, et les conducteurs et passagers eux-mêmes.

L'accident qui a récemment eu lieu sur le pont Van Praet est un nouvel exemple du drame auquel conduisent des comportements routiers inadaptés en zone urbaine, drame pour les victimes tout d'abord, car la mort de jeunes personnes est particulièrement choquante. Mais c'est aussi un drame pour notre société toute entière, qui rend possible de tels comportements et leurs conséquences fatales. Nous éprouvons enfin une petite consolation devant le fait que d'autres victimes ne soient pas à déplorer.

Ceci m'amène à vous interpellier au sujet des efforts fournis par la Région en matière d'éducation routière et de sécurité routière afin de prévenir ces comportements délictueux. Quels dispositifs sont-ils mis en place avec les zones de polices, les écoles et les autorités délivrant le permis de conduire pour que ce document s'accompagne de la prise de conscience citoyenne de la responsabilité sociale que représente le respect du Code de la route ?

Au sujet du pont Van Praet, à une question écrite de mon collègue Arnaud Pinxteren en décembre 2011, vous aviez conclu votre réponse en précisant que "si les accidents ne se produisent pas en majorité sur le pont Van Praet, l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde peuvent être considérées comme des zones à concentration d'accidents. Si le comportement humain est en cause dans les accidents recensés, il n'en reste pas moins que la zone mérite d'être étudiée afin de dégager des solutions plus structurelles en termes d'aménagement".

Une petite recherche m'amène à observer que d'autres ponts en Région bruxelloise, dont celui du viaduc Reyers ou d'Herrmann-Debroux, disposent d'un rail de sécurité et non d'une simple rambarde métallique peu efficace en termes de sécurité. Par ailleurs, le boulevard Lambermont en amont du pont Van Praet dispose de radars de sécurité qui s'arrêtent à un kilomètre du pont. Cela ne peut qu'inciter les automobilistes à prendre leur élan à

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Het rijgedrag op de wegen van het Brussels Gewest laat vaak te wensen over. Snelheidsbeperkingen worden overtreden, zelfs in de buurt van scholen of in woonwijken, wat andere weggebruikers in gevaar brengt.*

Het recente ongeval op de Van Praetbrug toont welke dramatische gevolgen onaangepast rijgedrag in een verstedelijkt gebied kan hebben.

Wat doet het gewest om gevaarlijk rijgedrag te voorkomen? Welke maatregelen heeft het genomen, samen met de politiezones, de scholen en de beleidsinstanties die het rijbewijs uitreiken, om mensen met een rijbewijs bewust te maken van hun maatschappelijke verantwoordelijkheid?

In december 2011 antwoordde u op een dringende vraag dat er in de buurt van de Van Praetlaan en de Vilvoordsesteenweg veel ongevallen gebeuren en dat u zou nagaan of het verkeer daar anders kan worden georganiseerd, zelfs al zijn de ongevallen in de eerste plaats het gevolg van onaangepast rijgedrag.

Andere bruggen in het gewest beschikken over een echte veiligheidsrail en niet alleen over een metalen afsluiting die weinig veiligheid biedt. Bovendien stoppen de veiligheidsradars van de Lambermontlaan een kilometer voor de brug, waardoor automobilisten versnellen zodra ze op de brug rijden.

Hebt u gezocht naar structurele oplossingen, zoals u dat in uw vorige antwoord suggereerde te zullen doen?

partir de ce point précis.

Avez-vous pu explorer des solutions structurelles d'aménagement évoquées dans votre précédente réponse ? Si oui, quelles sont-elles ?

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le premier objectif stratégique poursuivi par le Plan d'action régional de sécurité routière 2011-2020 est la réduction des vitesses de circulation. Une diminution de la vitesse moyenne de 1 km/h se traduit par une diminution approximative du nombre de tués et de blessés graves de 6 à 8%.

Des campagnes de sensibilisation aux dangers de la vitesse excessive sont régulièrement diffusées auprès du grand public en Région de Bruxelles-Capitale. Après celle de 2008, la campagne de 2013 a pris le parti d'encourager les comportements respectueux des autres et de la réglementation.

Par ailleurs, des contrôles des vitesses excessives inadaptées sont régulièrement effectués par les autorités policières (zones de police, police fédérale de la route), au moyen de dispositifs de contrôle fixes et mobiles.

En ce qui concerne l'infrastructure, nous sommes évidemment à la recherche d'aménagements qui puissent éviter les erreurs des usagers et réduire la gravité des conséquences de celles-ci.

Rappelons cependant que nous sommes en agglomération, et qu'une limitation de vitesse à maximum 50 km/h y est d'application.

L'accident dont il est question s'est déroulé lors d'une course entre véhicules, ce qui ne représente pas les conditions normales de circulation à cet endroit. Il est difficile d'anticiper ce type de comportements. Il n'est de plus pas envisageable d'adapter toutes les infrastructures urbaines aux conditions de conduite sur autoroute.

La gestion des obstacles latéraux (arbres, potelets, mâts d'éclairage, parapet de ponts...) des traversées piétonnes, par exemple, varie selon la vitesse maximale autorisée.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het Gewestelijk Actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 heeft als eerste strategisch doel de verlaging van de verkeerssnelheid. Een verlaging van de gemiddelde snelheid met 1 km/u vermindert het aantal doden en zwaargewonden met 6 tot 8%.*

De bevolking wordt regelmatig geconfronteerd met bewustmakingscampagnes over overdreven snelheid. De campagne van 2013 pleit voor respect tegenover anderen en tegenover de regels.

De politie controleert regelmatig op overtredingen van de snelheidsregels.

We zoeken uiteraard naar manieren om het verkeer zo in te richten dat de kans op ongevallen verkleint en dat de gevolgen minder ernstig worden.

In elk geval is de maximumsnelheid van 50 km/u overal van toepassing.

Het ongeval in kwestie gebeurde tijdens een straatrace. Dat soort gedrag is onvoorspelbaar.

We kunnen ook niet de hele stedelijke infrastructuur aanpassen aan het wegverkeer. De inrichting van oversteekplaatsen verschilt bijvoorbeeld naargelang de maximum toegelaten snelheid.

In de buurt van de Van Praetbrug komt een rotonde voor het project Just under the Sky. Het is de bedoeling dat die het verkeer vanuit het stadscentrum afremt.

Voor voertuigen die van de A12 komen, is de snelheid beperkt tot 50 km/u. Dat is de algemene snelheidsbeperking binnen de bebouwde kom. Het is de enige manier om de veiligheid te garanderen.

Dans la zone du pont Van Praet, un rond-point en surface est prévu dans le cadre du développement du centre commercial Just Under the Sky. Il va certainement ralentir les véhicules venant du centre-ville qui empruntent la zone en surface.

Pour les véhicules venant de l'A12, il va de soi qu'une vitesse de 50km/h, réglementaire en agglomération, est la seule bonne pratique pour renforcer la sécurité.

Il n'y a pas d'audit de sécurité spécifique des ponts de la Région de Bruxelles-Capitale. Le budget annuel de leur entretien est compris entre 1 et 2 millions d'euros tva incluse. Celui de l'entretien des rails de sécurité et des garde-corps est compris entre 1,7 et 2,5 millions d'euros.

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

M. Emir Kir.- Vous basez-vous sur le rapport d'une quelconque autorité judiciaire ou policière pour préciser que l'accident du 18 avril était dû à un problème de comportement et de course entre jeunes ? J'avais cru comprendre qu'une enquête était en cours. Je m'étonne donc d'entendre une présentation aussi tranchée des faits. Si vous tirez bel et bien votre information d'un rapport, pourriez-vous nous en présenter les éléments ?

En ce qui me concerne, à aucun moment je n'ai mis en cause les conducteurs ni parlé de vitesse excessive, parce que je ne dispose d'aucun élément me permettant de le faire. Le seul fait connu est que la voiture est tombée du pont et que les jeunes sont morts. L'objectif de mon interpellation est de savoir ce que nous allons mettre en œuvre pour éviter que les voitures tombent du pont.

Je partage la réflexion de M. Albishari qui a évoqué les viaducs et les ponts où l'on place des rails de sécurité alors que pour le pont concerné, on se limite à une simple rambarde. On pourrait réduire la gravité des accidents en renforçant leur infrastructure de sécurité. Comment sécuriser au mieux le pont Van Praet ?

Envisagez-vous de commander un audit de la sécurité des ponts de notre Région ?

Pouvez-vous nous en dire plus sur l'installation du rond-point en surface dans la zone du pont Van Praet ?

Er bestaat geen audit die specifiek gericht is op de bruggen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het jaarlijkse budget voor het onderhoud van de bruggen ligt tussen 1 en 2 miljoen euro. Het onderhoud van de veiligheidsrails kost jaarlijks tussen 1,7 en 2,5 miljoen euro.

De voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Baseert u zich op een gerechtelijk rapport of op een politieverlag om te zeggen dat het ongeval van 18 april het gevolg was van een straatrace? Ik dacht dat het onderzoek nog niet afgesloten was. Zelf heb ik nergens gesproken over overdreven snelheid. Ik wilde alleen weten hoe we kunnen voorkomen dat nog meer auto's van de brug vallen.*

Ik ben het eens met het voorstel van de heer Albishari om veiligheidsrails te plaatsen. Die kunnen de ernst van de ongevallen aanzienlijk beperken. Hoe zult u de Van Praetbrug beter beveiligen?

Zult u een veiligheidsaudit bestellen voor de bruggen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Kunt u wat meer vertellen over de nieuwe rotonde?

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

M. Aziz Albishari.- En décembre 2011, vous évoquiez, en réponse à M. Pinxteren, "une zone qui méritait d'être étudiée". Or, dans votre réponse, vous ne mentionnez aucune étude sur ladite zone que vous définissez pourtant vous-même comme "accidentogène". Sur Street View, des images prises en 2009 montrent déjà un panneau de signalisation avec un bouquet de fleurs en signe de deuil.

En l'occurrence, l'infrastructure de la zone doit être considérée davantage comme une infrastructure de périphérie ou d'autoroute qu'une infrastructure urbaine. Elle doit être sécurisée en conséquence.

Vous nous dites que les radars et autres contrôles de vitesse relèvent de la police fédérale, mais des dispositifs pourraient prévenir les automobilistes de la dangerosité de ce pont. Or, à l'exception d'un rond-point lié à la création de Just Under the Sky, aucun élément n'est à même de nous rassurer : aucune étude, aucun dispositif physique ni pédagogique sur ces infrastructures très peu urbaines dans leur conception.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne sais pas si le rapport définitif de l'enquête de police sur l'accident d'avril a déjà été remis. Je ne peux donc pas vous répondre pour le moment, mais je tâcherai d'obtenir des informations supplémentaires.

M. Emir Kir.- Vous avez parlé d'une course poursuite. Certes, une enquête est en cours et l'on peut mettre entre parenthèses la question de la sécurité du pont, mais des éléments objectifs permettent-ils d'en témoigner ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne sais pas si l'enquête est clôturée. Je me renseignerai sur l'existence éventuelle d'un rapport, ne fût-ce que provisoire, pour vous répondre.

M. Emir Kir.- Qu'est-ce qui vous a poussé à faire ces déclarations, aujourd'hui, en commission ?

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *In 2011 zei u nog dat de verkeerssituatie in de buurt bestudeerd moest worden, maar nu zegt u niets over een studie.*

De infrastructuur in de buurt moet eigenlijk die van een ringweg of autoweg zijn, en niet die van een stadsweg.

Snelheidscontroles zijn inderdaad een politiebevoegdheid, maar u zou automobilisten wel kunnen wijzen op de risico's. Behalve de rotonde is er geen enkel nieuw element dat de veiligheid kan verbeteren: geen studie of geen veranderingen aan de inrichting van de brug.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik weet niet of er al een definitief verslag is van het politieonderzoek.*

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Welke objectieve elementen hebt u dan om over een straatrace te spreken?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal navraag doen over de stand van het onderzoek.*

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Waarop baseert u vandaag uw uitspraken?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais tâcher de vous faire parvenir les textes sur lesquels nous nous basons, comme je vous le dis pour la troisième fois !

M. Emir Kir.- Je n'avais pas compris cela. D'où ces textes proviennent-ils ? D'un riverain ? De la zone de police en question ? Du Parquet ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous savez bien que le Parquet investigate et je ne dirai rien qui vous donnerait l'occasion de me pointer du doigt. Je sais qu'une discussion au sujet de cet accident anime certains milieux à Bruxelles.

Je suis très choquée par ce qui s'est passé et par les répercussions de cet accident, mais je n'en suis pas la cause ! Je joindrai au rapport des textes qui soutiennent mes affirmations !

Concernant la situation liée à la circulation, il est clair que la mise en place d'un grand rond-point en surface changera la donne en ce qui concerne la circulation. La vitesse sera de toute façon limitée et la surface sera entièrement réaménagée.

Nous pouvons également vous procurer le plan de ce réaménagement, mais je pense qu'il est connu de tous. Nous espérons bien entendu que la sécurité en sera améliorée.

M. le président.- Ce rond-point sera-t-il situé sur le pont Van Praet même ou avant ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avant. Il ne s'agira pas réellement d'un rond-point, puisqu'il aura une forme ovale. La situation liée à la circulation en surface en sera de toute façon soit sensiblement améliorée !

M. Aziz Albishari.- Il s'agit donc bien de la rive schaarbeekoise du pont Van Praet.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La circulation provenant de l'A12 ne sera pas modifiée, mais ralentie par ce réaménagement. La circulation issue du boulevard Lambertmont, en ligne droite, sera interrompue. Une demande de permis a d'ailleurs été introduite concernant ce projet.

M. Aziz Albishari.- Ce projet devrait donc être réalisé dans un délai d'un ou deux ans ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Voor de derde keer, ik zal proberen u de teksten te bezorgen waarop die gebaseerd zijn!*

De heer Emir Kir *(in het Frans).*- *Waar komen die teksten vandaan? Van de politie? Het parket?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *U weet best dat het parket de zaak onderzoekt. U zult me niet tot compromitterende uitspraken kunnen aanzetten. Ik ben niet verantwoordelijk voor het ongeval.*

Door de komst van de grote rotonde zal het verkeer vertragen. Ik kan u het plan van de heraanleg laten bezorgen.

De voorzitter.- Komt die rotonde op de Van Praetbrug of ervoor?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De rotonde komt voor de brug. De verkeerssituatie zal daardoor aanzienlijk verbeteren.*

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *U bedoelt de Schaarbeekse oever van de Van Praetbrug.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De verkeersstroom vanaf de A12 verandert niet, maar zal door de herinrichting wel vertragen. De verkeersstroom komende van de Lambertmontlaan zal door de rotonde worden gewijzigd. Er werd al een vergunning aangevraagd.*

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Zal het project binnen een of twee jaar gerealiseerd*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne puis vous répondre à cette question dans l'immédiat. Je ne manquerai pas de transmettre cette information à la Commission dès que j'en disposerai. Bien qu'il ne fût pas conçu pour améliorer la sécurité sur le pont Van Praet, ce réaménagement aura néanmoins un effet positif sur cet aspect de la circulation.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "la réduction d'un tronçon du boulevard Général Jacques à deux bandes de circulation".

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

INTERPELLATION DE M. EMIR KIR

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

concernant "la fréquence de passage des transports publics bruxellois durant les heures creuses".

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

M. Emir Kir.- Dans son nouveau contrat de gestion pour la période 2013-2017, la STIB se donne pour objectif de devenir une des sociétés de transport public les plus efficaces d'Europe.

Je me réjouis de cet objectif ambitieux, qui offrira à notre capitale une optimisation de la qualité des transports publics, un transport public efficace et

worden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Daar kan ik niet meteen op antwoorden. Zodra ik meer weet, zal ik u op de hoogte brengen. Het project is niet in de eerste plaats bedoeld om de veiligheid op de Van Praetbrug te verbeteren, maar zal onrechtstreeks wel dat effect hebben.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de versmalling van een deel van de Generaal Jacqueslaan tot twee rijstroken".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIR KIR

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

betreffende "de frequentie van het Brussels openbaar vervoer tijdens de daluren".

De voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir (*in het Frans*).- *In haar beheersovereenkomst 2013-2017 stelt de MIVB zich tot doel een van de meest efficiënte openbaarvervoermaatschappijen van Europa te worden.*

Ik sta achter die ambitieuze doelstelling, aangezien ze de inwoners van onze hoofdstad een efficiënt en

répondant aux attentes des citoyens.

Nous souhaitons tous œuvrer pour le bien de l'environnement, et cette tâche passe indéniablement par les transports en commun. Par ailleurs, comme l'indique le récent baromètre 2012 de la STIB, les critères les plus importants pour les voyageurs sont le confort, les correspondances, les fréquences ainsi que l'offre en soirée (entre 20h et minuit).

Ces différents indices enregistrent une croissance positive. Néanmoins, il incombe également de continuer à œuvrer pour davantage d'offres en soirée ainsi que pour l'amélioration du service le week-end.

En effet, durant les heures creuses, et plus particulièrement le week-end, les fréquences de la STIB baissent et provoquent une attente parfois longue pour l'usager. Ce phénomène s'amplifie le dimanche, où certaines lignes de bus et de tram ne sont desservies que partiellement voir pas du tout. Ceci n'encourage pas les Bruxellois à effectuer des déplacements dans la Région en transport en commun.

Envisagez-vous une densification de la fréquence des transports publics durant les heures creuses en soirée et le week-end ? Si oui, est-ce que les lignes 25, 92 et 94, qui sont particulièrement fréquentées le week-end et en soirée, sont considérées comme prioritaires ?

En ce qui concerne Noctis, existe-il une étude de satisfaction propre à ce service ?

Peut-on imaginer une extension de ce service à certaines lignes de tram ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je souhaiterais développer ces questions de correspondances et de fréquences.

Le cocktail explosif pour les usagers, ce sont les fréquences basses des week-ends et des dimanches, où les bus et les trams se suivent toutes les vingt minutes, en théorie, et où les correspondances circulent à la même fréquence, toujours en théorie.

kwaaiteitsvol openbaar vervoer zal bieden.

Ecologisch welzijn kunnen we niet verwezenlijken zonder aandacht voor het openbaar vervoer. Reizigers vinden comfort, aansluitingen en frequentie, zeker tussen 20 en 24 uur en tijdens het weekend, belangrijk. Dat blijkt uit de tevredenheidsbarometer 2012.

Een toename van de tevredenheid belet niet dat het avond- en weekendaanbod niet voor verbetering vatbaar is.

De frequentie in het weekend laat te wensen over. Op zondag is de situatie het meest problematisch. Sommige lijnen rijden dan zelden of helemaal niet. Dat moedigt de Brusselaar niet aan om het openbaar vervoer te nemen.

Denkt u eraan om de frequentie van het openbaar vervoer tijdens de daluren op te voeren? Komen lijnen 25, 92 en 94 daarvoor in aanmerking? Die lijnen worden 's avonds en tijdens het weekend het meest gebruikt.

Bestaat er een tevredenheidsenquête over Noctis? Is een uitbreiding van die dienst naar sommige tramlijnen denkbaar?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik wil het over de aansluitingen en de frequentie hebben.*

Reizigers vinden de lage frequentie van trams en bussen tijdens het weekend, vooral op zondag, vervelend. In theorie is er elke twintig minuten een tram of bus, ook voor aansluitingen. Maar als het wat tegenzit, moet een reiziger wel veertig minuten

On peut calculer tout de suite le temps d'attente potentiel : pour ceux qui n'ont pas de chance, le temps d'attente peut atteindre les quarante minutes, voire plus quand on dépasse la théorie.

Madame la ministre, mon collègue a eu l'excellente idée de parler des lignes de trams 25 et 94. Comme vous, j'espère une amélioration de leur vitesse commerciale sur le tronçon ralliant l'avenue Adolphe Buyl et le boulevard Général Jacques. Cela permettrait d'améliorer le transport public, si important aux yeux de tous les parlementaires.

Avec le tram 25, c'est le bouquet : le dimanche, en soirée, lors des fréquences plus basses, il cesse de circuler plus tôt. Tout le tronçon entre l'avenue Adolphe Buyl et la gare de Boondaal subit à la fois une baisse de fréquence du tram 94, qui circule toutes les vingt minutes, et la disparition de sa deuxième ligne de tram. Dès lors, sur ce tronçon, la desserte est anéantie. Ce ne sont pas cinq ni dix minutes d'attente supplémentaire qu'il faut compter, mais vingt minutes, plus la suppression de l'autre ligne de tram.

L'accord de gouvernement indiquait de diminuer les correspondances. Pendant les heures creuses, en soirée et le week-end, c'est fondamental. En effet, les correspondances plus les temps d'attente élevés sont ce qu'il y a de pire dans les transports publics. C'est sans doute ce qui pousse pas mal de Bruxellois à acquérir une voiture individuelle, dont ils pourraient très bien se passer si la desserte de la STIB était satisfaisante durant le week-end.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Au cours de ces dernières années, le programme d'amélioration de l'offre de la STIB a particulièrement visé les heures de pointe, où les besoins sont les plus criants et qui concernent le plus grand nombre de voyageurs.

Toutefois, afin d'éviter une trop grande hétérogénéité des fréquences entre les périodes de pointe et les autres périodes, la STIB a pris le parti en 2013 de concentrer une grande partie de son budget d'amélioration de l'offre à ces périodes hors pointe (heures creuses, week-end et périodes de vacances scolaires).

of langer wachten.

Mijn collega bracht trams 25 en 94 ter sprake. Ik hoop dat de reïssnelheid op het stuk dat de Adolphe Buyllaan met de Generaal Jacqueslaan verbindt, verbeterd.

Tram 25 spant de kroon. Op zondag en 's avonds stopt de uurregeling van die tram vroeger. Daarnaast is ook het stuk tussen de Adolphe Buyllaan en het station Boondaal problematisch: in de daluren rijdt tram 94 er minder regelmatig en verdwijnt de tweede tramlijn helemaal. Men moet er al gauw twintig minuten wachten.

In het regeerakkoord is er sprake van een vermindering van de aansluitingen. Tijdens daluren is dat een essentieel punt. Lange wachttijden en moeizame aansluitingen vormen een struikelblok voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Als het MIVB-aanbod beter aan de weekendverwachtingen zou tegemoetkomen, zouden minder Brusselaars een auto nodig hebben.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De laatste jaren schonk het programma voor de verbetering van het MIVB-aanbod vooral aandacht aan de piekuren, aangezien de behoeften daar het grootst zijn.*

Om al te grote frequentieverschillen tussen piek- en andere momenten te vermijden, besliste de MIVB in 2013 om de middelen grotendeels te besteden aan de verbetering van het aanbod tijdens de daluren, het weekend en de schoolvakanties.

In de loop van 2013 is de frequentie van 22 buslijnen en 8 tramlijnen tijdens daluren en op zaterdag verbeterd. Dat gebeurde voor

Ainsi, au cours de cette année 2013, de nombreuses lignes (22 lignes de bus et 8 lignes de tram, précisément) auront vu leurs fréquences s'améliorer, notamment aux heures creuses et le samedi. C'est notamment le cas des lignes de tram 3, 4 et 55, ainsi que des lignes de bus 29, 59, 61 et 63 depuis février 2013.

Une autre mesure importante qui sera mise en œuvre dès septembre 2013 concerne la scission définitive des parcours de l'actuelle ligne de tram 94. Les lignes 93 (Stade-Légrand) et 94 (Louise-Musée du Tram) circuleront de manière indépendante, et cela toute la journée. Avec cette modification, le tronçon du réseau situé entre les arrêts Louise et Légrand bénéficiera d'une fréquence de passage doublée en soirée, et cela du lundi au dimanche.

Pour le futur, la STIB compte bien poursuivre cet effort de renforcement progressif des fréquences de passage durant les heures creuses de la semaine et le week-end. Compte tenu du niveau de fréquentation des lignes 25, 92 et 94, il est très probable que de telles mesures d'amélioration de l'offre seront appliquées à ces lignes mais je ne peux, à l'heure actuelle, vous fournir plus de précisions.

Concernant le service Noctis, l'observatoire de la demande de la STIB a réalisé des analyses de fréquentation qui ont permis de mettre en évidence le succès des lignes Noctis 4 et Noctis 5 dans un premier temps, ainsi que des lignes Noctis 6, Noctis 10 et Noctis 11 plus récemment. En conséquence, la STIB a été amenée à affecter des autobus articulés sur les lignes Noctis 4 et Noctis 5 en avril 2012 et il en sera de même pour les lignes Noctis 6, Noctis 10 et Noctis 11 dès cet été. En outre, la STIB prévoit de revoir son réseau de soirée comme stipulé dans le nouveau contrat de gestion.

Concernant votre question sur une éventuelle étude de satisfaction de Noctis, le baromètre de satisfaction 2012 donne déjà quelques indications. En effet, la satisfaction de l'offre en soirée entre 24h et 3h du matin (horaire de Noctis) est évaluée à 5,6/10 en 2012 contre 4,9/10 en 2011, soit une progression très positive, même si ces chiffres démontrent qu'il existe une demande pour une offre en soirée plus importante.

tramlijnen 3, 4 en 55 en buslijnen 29, 59, 61 en 63.

Een andere belangrijke maatregel wordt vanaf september 2013 ingevoerd en betreft de definitieve splitsing van het huidige traject van tramlijn 94. De lijnen 93 (Stadion-Légrand) en 94 (Louiza-Trammuseum) rijden dan onafhankelijk van elkaar de hele dag door. Dankzij die wijziging verdubbelt de frequentie 's avonds tussen de halte Louiza en Légrand, zowel op weekdays als tijdens het weekend.

De MIVB wil die inspanningen voortzetten en de frequentie tijdens daluren en in het weekend geleidelijk versterken. Gelet op de huidige frequentie van de lijnen 25, 92 en 94 is het zeer waarschijnlijk dat die zal worden verhoogd.

Het Observatorium van de Vraag en Verplaatsingen van de MIVB heeft het reizigersaantal op het Noctisnet geanalyseerd. Daaruit blijkt het succes van Noctis 4 en Noctis 5, gevolgd door Noctis 6, Noctis 10 en Noctis 11. Bijgevolg heeft de MIVB op lijnen 4 en 5 in april 2012 gelede bussen ingezet, en zal ze die regeling vanaf de zomer uitbreiden naar lijnen 6, 10 en 11. Bovendien plant de MIVB een herziening van haar avondnet, conform de nieuwe beheers-overeenkomst.

Inzake de tevredenheidsenquête van Noctis geeft de tevredenheidsbarometer 2012 al enkele aanwijzingen. De tevredenheid over het aanbod tussen 24 uur en 3 uur 's morgens is in 2012 goed voor een score van 5,6/10. In 2011 was de score nog 4,9/10. Dat is positief. Tegelijk is de vraag naar meer openbaar vervoer 's avonds echter gegroeid.

M. Emir Kir.- L'enquête de satisfaction est-elle menée durant la nuit ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À côté du baromètre de satisfaction, une étude spécifique a été réalisée en face à face par le Bureau de recherche en aménagement du territoire (BRAT) en 2010 auprès de 500 utilisateurs durant les heures de service des bus Noctis.

La notion de "face à face" inclut des contacts par téléphone, par internet et en face à face. L'étude de satisfaction effectuée par Bruxelles Mobilité est donc une enquête spécifique effectuée auprès de 500 utilisateurs durant les heures de service de Noctis.

L'enquête nous apprend que, parmi les utilisateurs, on trouvait une majorité de jeunes hommes (61%), âgés de 18 à 39 ans (83%), des Bruxellois (94%) et des abonnés de la STIB (82%), ne disposant pas d'une voiture (85%) et voyageant pour des motifs de loisirs (86%).

Six utilisateurs sur dix considéraient le service Noctis comme une bonne (43%) ou très bonne (17%) solution aux déplacements de nuit à Bruxelles, contre seulement 13% qui le considéraient comme une mauvaise (10%) ou très mauvaise (3%) solution.

Les éléments jugés les plus positifs sont le tarif (82%), le temps de parcours (72%), le départ aux heures rondes (62%) et le sentiment de sécurité (63%). Les éléments les moins positifs étaient la ponctualité (46% d'avis positifs contre 31% d'avis négatifs) et la couverture territoriale (51% d'avis positifs contre 19% d'avis négatifs).

Il ressort des différentes enquêtes qualitatives et quantitatives qu'il existe une demande de la part des noctambules et des travailleurs de nuit pour une augmentation de l'offre et de la couverture du réseau de soirée et de nuit. Ces utilisateurs apprécient néanmoins très positivement l'alternative qu'offre le service de taxis collectifs Collecto.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME ELKE ROEX

De heer Emir Kir (*in het Frans*).- *Werd de tevredenheidsenquête 's nachts uitgevoerd?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Naast de tevredenheidsbarometer heeft het Bureau de recherche en aménagement du territoire (BRAT) in 2010 bij 500 gebruikers een specifieke face-to-facestudie uitgevoerd tijdens de dienstregeling van Noctis.*

Het begrip 'face-to-face' houdt telefonische contacten in, contacten via internet en contacten van persoon tot persoon. Mobiel Brussel heeft een specifieke tevredenheidsenquête uitgevoerd bij 500 gebruikers tijdens de dienstregeling van Noctis.

De meerderheid van de geïnterviewden waren jonge mannen (61%), personen tussen 18 en 39 jaar oud (83%), Brusselaars (94%), MIVB-abonnees die geen auto bezitten (85%) en MIVB-abonnees die tijdens hun vrijetijd reizen (86%).

Zes op de tien gebruikers vonden de Noctisdienst voor nachtelijke verplaatsingen in Brussel goed (43%) tot zeer goed (14%). Slechts 13% vond de dienst slecht (10%) of zeer slecht (3%).

Het best scoorden het tarief (82%), de reistijd (72%), het vertrekur (62%) en het veiligheidsgevoel (63%). Het slechtst scoorden de stiptheid (46% positieve en 31% negatieve beoordelingen) en de territoriale dekking (51% positief en 19% negatief).

Uit verscheidene kwalitatieve en kwantitatieve enquêtes blijkt dat er een vraag is naar een groter aanbod en een ruimere dekking van het avond- en nachtnet. De gebruikers stellen de collectieve taxidienst Collecto ten zeerste op prijs als alternatief.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELKE ROEX

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

concernant "les nouveaux emplois dans le port".

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

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *En 2010, vous vous étiez engagée à créer 1.500 emplois dans le port au cours de cette législature. Ces emplois devaient découler des développements du port et vous vouliez mettre l'accent sur l'emploi pour les Bruxellois, notamment en améliorant les transports publics.*

Récemment, dans le cadre du nouveau contrat de gestion, vous avez dit que 86 millions d'euros seraient investis dans le port via une dotation régionale au cours des cinq prochaines années et que 600 emplois seraient créés.

Le chômage est dramatique parmi les personnes peu qualifiées, et la création rapide de nouveaux emplois dans le port peut leur donner des perspectives.

Où en sont les différents projets de développement du port et combien d'emplois chacun d'eux a-t-il créé ?

Combien d'emplois ont-ils été créés au total et comment ce nombre a-t-il été calculé ? Êtes-vous parvenue à ce que davantage de Bruxellois travaillent au port ? Pouvez-vous nous donner une analyse chiffrée ? De quelle manière avez-vous amélioré les transports publics pour que davantage Bruxellois travaillent au port ?

Les 600 emplois récemment annoncés s'ajoutent-ils aux 1.500 emplois annoncés précédemment ?

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

betreffende "de nieuwe jobs in de haven".

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- In 2010 beloofde u om tijdens deze regeerperiode 1.500 jobs in de haven te creëren en u zei daar expliciet bij dat we u op dat resultaat mochten afrekenen. U zou vooral inzetten op werk voor Brusselaars zelf, onder meer door het openbaar vervoer beter te regelen.

De jobs zelf zouden tot stand komen door verschillende ontwikkelingen in de haven: de komst van Katoen Natie op de voormalige Carcoke-site (400 jobs); nieuwe bedrijven op Schaarbeek-Vorming; nieuwe industrieterreinen die door de GOMB zouden worden ontwikkeld op Schaarbeek-Vorming; een nieuwe economische bestemming voor het voormalige BILC-terrein; sanering van haventerreinen om die in concessie te geven aan bedrijven.

Onlangs zei u in het kader van het nieuwe beheerscontract dat er de komende vijf jaar, voorbij het einde van deze regeerperiode dus, 86 miljoen euro geïnvesteerd zal worden in de haven via een gewestelijke dotatie. Ook daardoor zouden 600 jobs gecreëerd worden.

De werkloosheid onder laaggeschoolden is dramatisch. Snel nieuwe jobs creëren in de haven kan veel van die werkzoekenden een toekomst bieden. Ik juich uw ambitie dus toe, maar hoop dat het niet bij goede intenties blijft. Ik had daarom graag een stand van zaken vernomen.

De doelstelling van 1.500 bijkomende jobs was, zoals gezegd, verbonden aan enkele concrete ontwikkelingen. Kunt u voor elk van die ontwikkelingen een stand van zaken geven en aangeven hoeveel jobs daardoor gecreëerd werden?

Wat is het totale aantal gecreëerde jobs en hoe hebt u dat aantal berekend? Bent u er in geslaagd meer Brusselaars zelf aan het werk te krijgen in de haven? Kunt u dit staven met cijfers? Op welke

Discussion

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je n'ai pas le culte des chiffres, mais c'est ce qui est demandé ici.

Nous avons déjà presque tout entendu en matière d'emplois portuaires. Toutefois, dans le cadre des récentes évolutions, et notamment par rapport à ce qui figure au cœur du contrat de gestion - la transformation du rôle du Port et la volonté que les entreprises portuaires soient vraiment tournées vers les besoins de la ville -, je voudrais savoir dans quelle mesure vous pouvez identifier non seulement les jobs créés sur les sites et sur les terrains du Port de Bruxelles, mais aussi toute l'activité, donc les emplois indirects qui sont créés au travers des activités orientées vers les besoins de la ville.

C'est important et, en nous faisant sortir d'un débat relatif au nombre d'emplois par site, cela nous permettrait de voir dans quelle mesure le Port s'inscrit dans la dynamique d'emploi et dans la dynamique économique générale de la Région. Cela nous permettrait aussi d'avoir un éclairage plus complet sur l'accent qui a été mis dans le cadre des discussions sur le nouveau contrat de gestion, ce qui me réjouit par ailleurs.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Suite à un appel d'offres européen, Katoen Natie a été chargé du développement économique de l'ancien site de Carcoke. Le site a été complètement assaini et une partie importante du terrain devrait être occupée par le tout nouveau centre de tri du courrier et des colis de bpost.*

Il devrait générer 1.500 emplois directs, soit 700 de plus que l'actuel site de bpost à Anderlecht. À ces emplois s'ajouteront ceux de l'entreprise qui utilisera la voie d'eau et s'installera sur le quai.

manier hebt u het openbaar vervoer verbeterd om meer Brusselaars aan de slag te krijgen?

Komen de 600 nieuw aangekondigde jobs bovenop de 1500 eerder aangekondigde jobs?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *We hebben al veel informatie gekregen over banen in de haven zelf. Hebt u echter ook een beeld van de banen die onrechtstreeks worden gecreëerd dankzij activiteiten die op de stad gericht zijn?*

Op die manier kunnen we nagaan in welke mate de Haven van Brussel aansluit bij de werkgelegenheids- en algemene economische dynamiek van het gewest. De cijfers zouden ook aangeven welke klemtonen er zijn gelegd tijdens de besprekingen rond het nieuwe beheerscontract.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ten gevolge van een Europese offerteaanvraag werd Katoen Natie belast met de economische ontwikkeling van de voormalige Carcoke-site. De economische crisis heeft nadien toegeslagen, maar ondertussen is de site volledig gesaneerd en bestaat er zekerheid over het soort bedrijven dat op de site zal komen. Een groot deel van het terrein zal worden ingenomen door een gloednieuw post- en pakjessorteercentrum van bpost, dat goed is voor 1.500 rechtstreekse banen. Dat zijn er 700 meer dan op de huidige site van bpost in Anderlecht. Daarbij komen tot slot nog de arbeidsplaatsen in het bedrijf

Le site de Schaerbeek-Formation ne doit être libéré que pour fin 2020 (fin 2015 en ce qui concerne l'actuel faisceau de voies C). Il n'est donc pas encore question d'implantation de nouvelles entreprises sur ce site.

Toutefois, il est prévu d'y créer une plate-forme économique et logistique spécialisée dans les produits frais. Mabru et le Centre européen de fruits et légumes devraient déménager vers l'avant-port.

Il est également prévu d'y installer un centre de distribution urbaine, ainsi que des entreprises logistiques qui assureront une synergie optimale. L'objectif est d'avoir à l'avant-port un ensemble d'entreprises logistiques qui approvisionnent partiellement la Région de Bruxelles-Capitale.

Près de 1.000 emplois devraient être associés à cette plate-forme logistique, en ce compris les 600 emplois actuels à Mabru et au Centre européen de fruits et légumes.

L'ancien terrain du Brussels International Logistic Center (BILC) devrait aussi recevoir une nouvelle affectation économique. Les différentes études menées par le Port et la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) montrent que les entreprises qui viendraient s'y installer pourraient générer environ 600 emplois.

L'assainissement de terrains portuaires est en cours et les premières entreprises pourront prochainement s'y établir. Ainsi, il est envisagé d'utiliser le site de la Digue du canal pour le transbordement de marchandises sur palettes. Une étude de faisabilité technique est en cours

Un terminal pour les matériaux de construction palettisés est prévu sur l'ancien site de Labor, quai de Biestbroeck. Un appel à projets sera bientôt lancé pour l'ancien site d'Imoco.

Par ailleurs, le Port est en négociation avec la société ExxonMobil pour le rachat d'un terrain de 2,5 ha en cours d'assainissement, pour la construction d'un terminal "roll on-roll off" à l'avant-port. Il pourrait accueillir la vente de voitures d'occasions, encore présente dans le quartier Heyvaert à Anderlecht. Ce terminal pourrait également créer des emplois.

dat de waterweg zal gebruiken en zich aan de kade zal vestigen.

De site van Schaarbeek-Vorming is nog niet vrijgegeven. Volgens het koninklijk besluit van 30 december 2004 moet de NMBS de sporenbundel C pas vrijgeven voor 31 december 2015 en de rest van de site voor 31 december 2020. Momenteel is er dus nog geen sprake van de vestiging van nieuwe bedrijven op die site.

Het is de bedoeling om op die site een economisch en logistiek platform te creëren dat gespecialiseerd is in verse producten. Zowel Mabru als het Europees Centrum voor Fruit en Groenten zullen van hun huidige locatie buiten de havenzone naar de voorhaven verhuizen.

Daar zal ook een stedelijk distributiecentrum komen. In de omgeving zullen zich logistieke bedrijven vestigen en zo voor een optimale synergie zorgen. Eigenlijk is het de bedoeling om in de voorhaven een cluster van logistieke bedrijven te creëren die de bevoorrading van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedeeltelijk voor hun rekening zullen nemen.

Ik kan u enkel een schatting geven. De oprichting van een logistiek platform zou bijna 1.000 banen moeten opleveren. In dat cijfer zijn uiteraard de huidige jobs in het Europees Centrum voor Fruit en Groenten en Mabru verrekend.

Op uw laatste vraag kan ik dus antwoorden dat er niet 1.000 bijkomende banen worden gecreëerd, want de huidige 600 jobs zijn in het cijfer verrekend. Ik geef u een stand van zaken over bpost, het Carcoke-terrein en het terrein van Schaarbeek-Vorming.

Het voormalige BILC-terrein krijgt ook een nieuwe economische bestemming. Dat terrein ligt meer richting het centrum van de stad, naast Tour & Taxis. Volgens de resultaten van de studies over de vestiging van economische activiteiten op het terrein die de Haven van Brussel en de GOMB uitvoerden, zouden er daar ruim 600 jobs kunnen worden gecreëerd. Het gaat om banen in bedrijven die zich daar komen vestigen. Zulke bedrijven moeten wel goed passen in de stedelijke omgeving, die volop in ontwikkeling is.

Er wordt ook nog steeds gewerkt aan de sanering

van haventerreinen om nieuwe concessies te kunnen verstrekken aan bedrijven. Binnenkort zullen de eerste bedrijven zich daar vestigen.

Ik zal het eerst hebben over het terrein "Dijk van het kanaal", dat vroeger door het Agentschap Net Brussel werd gebruikt. Er wordt overwogen om dat terrein onder meer te gebruiken voor het overladen van goederen, met name van goederen die op palletten staan. De goederen worden van schepen op de kade geladen. Het gaat bijvoorbeeld over bouw materiaal dat op palletten wordt vervoerd. Momenteel loopt er een technische haalbaarheidsstudie.

Een andere site is de voormalige Labor-site aan de Biestebroekkaai. Ook dit wordt een terminal voor bouwmaterialen op palletten. Voor de voormalige Imoco-site wordt binnenkort een projectoproep gedaan.

De haven onderhandelt ten slotte met het bedrijf ExxonMobil over het terugkopen van een terrein van 2,5 ha, dat momenteel wordt gesaneerd, voor de vestiging van een ro-ro-terminal in de voorhaven. Hier zou de tweedehandse autoverkoop terecht komen die nu nog in de Heyvaertwijk in Anderlecht gevestigd is. Deze terminal zou ook een aantal banen kunnen creëren. Ik kan u echter geen exacte cijfers geven.

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

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Au niveau de la création d'emplois, les compteurs sont donc encore à zéro. C'est très décevant.*

Vous dites que bpost emploie actuellement 800 personnes et que son déménagement entraînera la création de 700 emplois supplémentaires. Dans la situation actuelle, il me semble pourtant peu probable que bpost engage 700 personnes. D'où viennent ces chiffres ? De quel type d'emplois s'agit-il ? S'agit-il d'une augmentation nette de l'effectif ?

En outre, dans la mesure où les négociations avec ExxonMobil sont encore en cours, le terminal pour les voitures d'occasion se fera encore attendre quelques années, pour autant qu'il voie jamais le jour.

Enfin, une entreprise de construction est déjà

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Op 26 november 2010 kondigde u aan dat u de komende drie jaar 1.500 nieuwe jobs in de haven zou creëren en dat wij u daarop mochten afrekenen. U hebt nog tot 26 november van dit jaar om die belofte na te komen, maar de teller staat momenteel nog altijd op nul. Dat is heel teleurstellend.

U zegt dat bpost vandaag 800 mensen tewerkstelt en dat er bij de verhuis nog 700 jobs zullen bijkomen. Het lijkt mij niet erg waarschijnlijk dat bpost in de huidige situatie 700 personen zal aannemen. Waar haalt u die cijfers vandaan? Om welk soort jobs zal het gaan? Zal het effectief om een netto aangroei van het personeelsbestand gaan?

Ik noteer voorts dat de onderhandelingen met ExxonMobil nog altijd niet rond zijn. De geplande terminal voor tweedehandswagen zal dus nog enkele jaren op zich laten wachten, als die er al

active sur le terrain de la Digue du canal, mais elle n'emploie que deux personnes. Vous souhaitez encore implanter deux entreprises de construction à proximité, en plein quartier résidentiel. Cela me semble une mauvaise décision.

Il serait préférable d'assainir ce terrain et d'y construire des logements. Il y a suffisamment d'autres terrains où ce type d'entreprises pourraient s'établir, d'autant plus que, très souvent, elles n'utilisent pas la voie d'eau ou ne desservent pas Bruxelles.

Bruxelles n'est donc pas du tout desservie par ce port.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

**concernant "le réaménagement du boulevard
Brand Whitlock".**

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

Mme Isabelle Molenberg.- Nous avons pu lire dans la presse vos réactions à la suite de l'article paru dans le journal "Libération" sur l'état de la capitale. Vous affirmez vouloir œuvrer au réaménagement des autoroutes urbaines qui

komt. Enkele maanden geleden had ik een journalist van de VRT aan de lijn die in de Heyvaertstraat kwam wonen en zich afvroeg of de handel in tweedehandswagens effectief uit die straat zou wegtrekken. Helaas heeft hij een appartement gekocht op basis van een belofte die misschien niet zal worden waargemaakt.

Op het terrein aan de Vaardijk is al een bouwbedrijf werkzaam, maar dat stelt maar twee personen te werk. U wilt daar nog twee bouwbedrijven naast vestigen, midden in een woonwijk. Dat lijkt mij een verkeerde beslissing. Ik kom elke dag met de fiets voorbij het Labor-terrein. Het wordt niet onderhouden, noch door Net Brussel, noch door de Haven, en ligt vol zwerfvuil. Het zou beter zijn om dat terrein te saneren en er woningen op te bouwen. Er zijn nog voldoende andere terreinen waar u dit soort bedrijven kunt vestigen.

Bovendien zijn het heel vaak bedrijven die de waterweg niet gebruiken of die Brussel niet bedienen. Recht tegenover dit terrein werkt bijvoorbeeld een bedrijf dat in olie doet. De olie wordt aangevoerd per schip en nadien overgeslagen op vrachtwagens die naar Wallonië rijden.

Brussel wordt dus helemaal niet bediend door deze haven.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

betreffende "de heraanleg van de Brand Whitlocklaan".

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- We hebben uw reactie op het artikel in de krant *Libération* over de toestand van de hoofdstad in de pers gelezen. U wilt de stedelijke autowegen heraanleggen. Daarom interpelleer ik u opnieuw

défigurent la ville. C'est la raison pour laquelle je vous interpelle à nouveau au sujet du boulevard Brand Whitlock, qui est depuis longtemps l'un des grands oubliés des plans d'aménagement.

J'avais déjà eu l'occasion d'interpeller votre prédécesseur à ce sujet. Il faut malheureusement constater qu'il n'y a pas beaucoup de changements en la matière. Au contraire, la situation empire.

Il faut vraiment aller voir sur place cet axe qui compte, par endroits, jusqu'à neuf voies de circulation, pour réaliser qu'au 21ème siècle, c'est vraiment une aberration. Il s'agit d'une véritable autoroute qui s'engouffre dans la ville et qui génère d'immenses nuisances pour les riverains en termes de bruit et de pollution, avec des conséquences sur la santé publique puisque cet axe est densément habité.

D'autres inconvénients sont liés à cette situation. Cette autoroute coupe littéralement en deux Woluwe-Saint-Lambert, rendant toute communication impossible, puisque le boulevard est infranchissable. On ne sait pas le traverser à l'exception d'un carrefour à hauteur de l'avenue Georges Henri et en sous-sol par la station de métro du même nom, ou par le tunnel Vergote, qui représente d'autres sources de problèmes liés cette fois-ci à la sécurité, et qui n'est pas accessible à tout le monde.

Je pense en particulier aux personnes à mobilité réduite qui ne peuvent évidemment pas emprunter un escalier pour traverser.

C'est à ce point symptomatique que, si vous interrogez les habitants des artères perpendiculaires, ils vont à peu près tous être incapables de vous dire le nom de la rue qui prolonge la leur au-delà du boulevard. Cela illustre à quel point on a rendu étrangers ces deux quartiers. En principe, quand on habite une zone, on connaît au moins le nom de la rue qui suit, qui jouxte ou qui avoisine la sienne.

Aucun aménagement cycliste, n'existe alors que cet axe est aussi bordé de nombreux établissements scolaires. La végétation et les arbres qui ont été plantés il y a des années le long du tunnel Georges Henri n'ont pas survécu à l'exception de quelques-uns. Récemment, on est venu planter des espèces d'oyats. Ils sont tous morts. Je tiens à votre

over de Brand Whitlocklaan, die al geruime tijd over het hoofd wordt gezien.

Ik heb uw voorganger al geïnterpelleerd over de problematiek. Er is helaas nog niet veel veranderd. Integendeel, de situatie verslechtert.

De as telt op bepaalde plaatsen negen rijstroken. Dat kan in de 21e eeuw echt niet meer. De Brand Whitlocklaan is als een snelweg die de stad binnenkomt en een enorme geluidsoverlast en vervuiling veroorzaakt.

De autoweg snijdt Sint-Lambrechts-Woluwe letterlijk in tweeën. De laan kan niet worden overgestoken, tenzij op het kruispunt met de Georges Henrilaan of ondergronds via het metrostation of de Vergotetunnel. Die alternatieven zijn evenwel niet voor iedereen toegankelijk (bijvoorbeeld voor personen met een beperkte mobiliteit) en brengen andere problemen met zich mee. Beide wijken raken dus volledig van elkaar vervreemd.

Er zijn geen fietsvoorzieningen, hoewel er zich tal van scholen op de as bevinden. De planten en bomen die er jaren geleden zijn aangeplant, zijn dood. Ook de zandhaver die men onlangs plantte, heeft het niet overleefd.

Het algemene onderhoud laat te wensen over, al werd het asfalt onlangs vernieuwd: de auto is koning. Tegels liggen los, vuilnis slingert rond, lichten werken niet. Zo ontstaat een gevaarlijke situatie voor voetgangers en fietsers, om van personen met een beperkte mobiliteit nog maar te zwijgen.

Aangezien het grootstedelijk beleid vandaag steeds meer aandacht heeft voor het welzijn van de inwoners, zijn dit soort wegen niet meer op hun plaats.

De situatie wordt al jarenlang aan de kaak gesteld, zowel door de gemeente als door wijkcomités en buurtbewoners. De vzw Wolu-Inter-Quartiers heeft een bijzonder gedetailleerd project uitgewerkt met concrete oplossingen. Het werd aan het gewest voorgelegd, dat er helaas niet op heeft gereageerd.

Ook de overmatige snelheid van het autoverkeer op de Brand Whitlocklaan is verontrustend. Op naburige assen werden wel maatregelen genomen,

disposition une série d'illustrations témoignant de la situation.

L'entretien général laisse également à désirer, à l'exception du bitume des voies latérales qui a entièrement et récemment été refait. C'est rutilant, allant dans le sens du tout à la voiture. Les abords sont par contre désastreux : dalles de trottoirs descellées ou cassées, saleté permanente, dépôts d'ordures, éclairage défaillant en plusieurs endroits. Il ne fait pas bon être piéton ou cycliste. Ne parlons même pas des personnes à mobilité réduite ! Pour certaines, il est tout simplement impossible de circuler.

À ce sujet, je vous montre les photos des dégradations évoquées : dalles cassées, dénivelés, absence de trottoir abaissé pour traverser, plantes mortes, impossibilité de circuler en chaise roulante. Même avec des poussettes d'enfant, c'est un parcours du combattant.

Voici une photo de l'aubette du bus. La poubelle est ainsi depuis des années. Ici on n'en voit pas, mais en général c'est jonché de détritrus. Enfin, vous avez diverses vues de tous ces trottoirs dans un état pitoyable. Ils sont cassés ou défoncés. Tout cela est encore pire par temps de pluie, puisque vous avez alors les pieds trempés.

La situation est vraiment pathétique. À l'heure où l'évolution de la société et l'organisation des grandes villes vont dans le sens d'un mieux vivre pour ses habitants, ces voies de pénétration sont caractéristiques d'une époque révolue.

Cela fait des années que cette situation est dénoncée, tant par le conseil communal de Woluwe-Saint-Lambert que par les comités de quartier et les riverains. Le dernier bulletin de l'asbl Wolu-Inter-Quartiers met le doigt sur cette situation. L'asbl a élaboré elle-même un projet très détaillé, proposant des solutions concrètes d'amélioration de la situation, qu'elle a présentées à la Région, mais qui n'ont malheureusement pas été suivies d'effet.

La vitesse excessive sur cet axe est également un facteur très préoccupant. Des mesures ont pourtant été mises en place sur d'autres axes tout proches, comme le boulevard Lambermont, qui ont permis d'imposer le respect de la limitation à 50km/h, ce qui rend la situation plus acceptable pour les

waardoor de snelheid tot 50 km/u kon worden beperkt. Er zijn ook plannen voor de Generaal Jacqueslaan en het Meiserplein, maar niet voor de omgeving van de Brand Whitlocklaan. Dat is jammer, zeker omdat de wijkcomités voorstellen in die zin hebben gedaan.

Al zijn de financiële en technische hindernissen zeker niet verwaarloosbaar, toch moet het mogelijk zijn om minder dure oplossingen te vinden voor het beperken van de snelheid en het verbeteren van de levenskwaliteit van de buurtbewoners. Men zou bijvoorbeeld een aantal rijstroken kunnen opofferen, zodat het geheel meer de uitstraling krijgt van een laan en niet van een snelweg.

*Wat zijn de plannen voor de Brand Whitlocklaan?
Wanneer is een heraanleg gepland?*

habitants.

Des projets sont prévus pour le boulevard Général Jacques et la place Meiser, mais pas pour les axes qui les relient et qui constituent un maillon oublié. Il y a quelques années, des aménagements ont été réalisés au niveau du boulevard Saint-Michel, qui sont appréciés des habitants. Par contre, le tronçon du boulevard Brand Whitlock est totalement oublié.

Cette situation est regrettable, compte tenu des propositions des comités de quartier, ou encore du projet de François Schuiten d'une jolie passerelle reliant les deux parties du square Vergote.

Même si les considérations budgétaires ou les difficultés techniques - ligne souterraine de tram et tunnel - sont indéniables, celles-ci ne devraient pas empêcher des aménagements à moindre coût permettant de limiter la vitesse et d'améliorer la qualité de vie des habitants. Des bandes de circulation pourraient être facilement supprimées pour rendre à cet axe une vocation de boulevard et non d'autoroute.

Qu'est-il prévu au niveau de l'aménagement futur de cet axe ? Dans quels délais ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Mme Molenberg a fait une excellente analyse de la situation et de ses implications, à commencer par les gens qui vivent là. Peut-être a-t-elle juste omis de mentionner le remarquable patrimoine architectural de cette avenue. Non seulement, il n'est pas mis en valeur par la situation, mais il aurait plutôt tendance à se dégrader.

Manifestement, nous avons ici une commune qui est motivée et ne demande qu'à accueillir la transformation d'une autoroute urbaine en boulevard urbain. Si la Région pouvait aussi envoyer quelques signaux aux bons élèves et aux pouvoirs locaux qui ont envie d'œuvrer dans le sens du bien-être collectif, ce serait très positif, d'autant que cela me semble complètement entrer dans la logique et les objectifs de notre accord de gouvernement.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Mevrouw Molenberg heeft de situatie en de gevolgen ervan uitstekend geanalyseerd, maar ze heeft niets gezegd over het prachtige architecturale erfgoed van de laan, dat echter ook lijdt onder de situatie.*

We hebben duidelijk te maken met een gemotiveerde gemeente, die de stadsweg graag omgevormd zou zien tot stadslaan. Het zou goed zijn dat het gewest een duidelijk signaal geeft aan plaatselijke besturen die aandacht hebben voor het collectieve welzijn, des te meer daar dit volledig aansluit bij de logica en doelstellingen van onze regering.

Als er een fietspad komt, is het misschien een goed idee om het meteen te verlengen. Vroeger liep er een fietspad tussen het Sterreplein en Schaarbeek. We moeten de motivatie van de gemeente en de

Ensuite, je constate que lorsqu'on enterre le transport public, le débat sur la place de la voiture est tout de suite moins prégnant. Je vais me permettre de faire le lien avec le projet de réaménagement du boulevard Général Jacques, puisqu'on est dans sa parfaite continuité.

Mme Molenberg a parlé de la piste cyclable : tant qu'à en faire une - ce que j'espère -, prolongeons-la ! Il y a quelques décennies, une piste cyclable reliait le rond-point de l'Étoile à Schaerbeek. Profitons de cette motivation de la commune et des habitants pour non seulement montrer que c'est possible, mais aussi pour prouver à la commune d'à côté que c'est bénéfique pour tous.

Malheureusement, il y a des entrées et des sorties de tunnel boulevard Brand Whitlock, et on sait qu'un conducteur dans un tunnel n'a pas la tête en ville. Quand on en sort, il faut un petit moment pour se remettre en tête qu'on n'est pas sur l'autoroute.

Là, je vous invite très sérieusement à vous intéresser à ce qui se fait à Lyon sur la rue Garibaldi, où l'on est en train de combler des tunnels dans l'idée de refaire un boulevard urbain. Je crois sincèrement qu'un tunnel ne peut que couper un quartier en deux : il y a des franchissements, des trémies d'entrée et de sortie qui ne sont pas compatibles avec un habitat urbain.

Je vais donc tout à fait dans le même sens que Mme Molenberg.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout le monde s'accordera pour dire que tous les quartiers de Bruxelles doivent être agréables pour tous.

En ce qui concerne le boulevard Brand Whitlock, cette très belle artère a été transformée, il n'y a pas si longtemps, en une quasi-autoroute.

Cette situation peut changer mais, en toute honnêteté, nous n'avons pas prévu dans l'immédiat de profondes adaptations.

Ainsi, le viaduc est même maintenu dans le schéma directeur de la Moyenne ceinture. Cette portion de la Moyenne ceinture est un lieu charnière pour

inwoners aangrijpen om ook naburige gemeenten te tonen dat iedereen er baat bij heeft.

We zitten helaas opgescheept met de in- en uitgangen van de tunnel op de Brand Whitlocklaan. Wie uit een tunnel komt, heeft even de tijd nodig om zich te realiseren dat hij zich niet op de autosnelweg bevindt.

Ik verwijs naar Lyon, waar men de tunnels van de rue Garibaldi weer dichtmaakt. Een tunnel verdeelt een wijk immers in tweeën.

Ik ben het dan ook volledig eens met mevrouw Molenberg.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(en néerlandais).*- *De Brand Whitlocklaan, een prachtige verkeersader, veranderde nog niet zo lang geleden in een semi-autosnelweg.*

De situatie kan nog wijzigen, maar voorlopig zijn er geen grote aanpassingswerken gepland.

Het viaduct blijft zelfs behouden in het richtschema van de Brusselse Middenring. Het is immers een scharnierpunt voor de toegang tot ons gewest.

Andere projecten zullen reeds overlast veroorzaken in dit deel van de stad, denken we maar aan de renovatie van het Meiserplein, die gepland is voor

l'accessibilité de notre Région, et ce aussi pour nos habitants. Beaucoup de gens rêvent de voir disparaître ce viaduc, mais ce n'est actuellement pas prévu dans les plans.

D'autres projets causeront déjà des perturbations dans cette partie de la ville. C'est notamment le cas de la rénovation de la place Meiser, qui est planifiée vers 2019-2020.

En ce qui concerne l'entretien des trottoirs et des routes, je transmettrai vos doléances à Bruxelles Mobilité. Je demanderai si on peut résoudre ces problèmes au cas par cas, ou si des réaménagements, plus sommaires que ceux dont vous nous avez parlé, peuvent être envisagés.

Mon administration a élaboré un projet afin de rendre accessible ce tronçon de la Moyenne ceinture aux vélos. Nous pouvons soumettre ce projet pour avis à la commune.

Cela pourrait permettre d'améliorer la situation du boulevard Brand Whitlock.

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

Mme Isabelle Molenberg.- Je regrette que cela ne fasse l'objet d'aucun plan, mais je ne m'attendais pas à autre chose.

Par contre, j'insiste pour que l'entretien de cette voirie s'accompagne de mesures visant à réduire la vitesse.

Je me réjouis de vous entendre mentionner l'accessibilité aux vélos, mais il ne s'agit pas de mettre des cyclistes en danger en se limitant à placer un panneau de piste cyclable. La simple traversée du boulevard Brand Whitlock au niveau de l'avenue Georges Henri est périlleuse : les automobilistes ne respectent pas les feux de signalisation, il est impossible de traverser en une fois et le risque est grand de se faire heurter par un véhicule qui tourne. Donc, l'accès aux vélos doit s'accompagner d'aménagements sécurisés.

Je me réjouis que la commune puisse émettre un avis dans le cadre de ce projet.

De nombreux courriers émanant de la commune concernent le réaménagement de la jonction entre

2019-2020.

Uw opmerkingen over het onderhoud van de trottoirs en wegen geef ik door aan Mوبiel Brussel. Ik zal vragen of de problemen geval per geval kunnen worden opgelost, dan wel of er beperkte aanpassingen kunnen worden doorgevoerd.

De administratie heeft een project ontwikkeld om dit deel van de Middenring toegankelijk te maken voor fietsen. We kunnen dit voor advies voorleggen aan de gemeente.

Op die manier kan de situatie van de Brand Whitlocklaan worden verbeterd.

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- *Ik vind het jammer dat de Brand Whitlocklaan in geen enkel plan opgenomen is, maar ik had niets anders verwacht.*

Ik dring er echter op aan dat er ook snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen.

Het is goed dat u de toegankelijkheid voor fietsers wil verbeteren, maar het volstaat niet om een verkeersbord te plaatsen. Bij de aanleg moet aandacht uitgaan naar meer veiligheid.

Het is positief dat de gemeente een advies mag uitbrengen over het project.

De heraanleg van de verbinding tussen de Lambeaulaan en de Brand Whitlocklaan ligt de inwoners na aan het hart. Er vond onlangs nog een dodelijk ongeval plaats.

l'avenue Lambeau et le boulevard Brand Whitlock. Un accident mortel s'y est encore produit récemment.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la rénovation du pont Marchant à Anderlecht".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Le pont Pierre Marchant surplombe le canal à la hauteur de la rue de la Petite Île à Anderlecht.

Cet ouvrage est emprunté quotidiennement par de très nombreux automobilistes pour rejoindre l'autre rive du canal, singulièrement à la hauteur de la chaussée de Mons et du boulevard Industriel.

Ce pont qualifié de "provisoire" fut érigé au lendemain de la Seconde Guerre mondiale suite à la démolition de l'ancien pont. Après plus de 60 ans, cet ouvrage est en très mauvais état, au point de menacer la sécurité publique.

Consciente des problèmes et des enjeux du dossier, Bruxelles Mobilité a obtenu un permis pour démolir l'ouvrage et reconstruire un nouveau pont haubané. Notamment par sa qualité architecturale, le projet que l'administration propose s'inscrit dans le continuum d'autres chantiers visant à revitaliser l'ensemble du bassin de Biestebroek trop longtemps laissé en déshérence.

Quelle ne fut pas mon émotion d'apprendre que ce

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de renovatie van de
Marchantbrug in Anderlecht".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *De Marchantbrug in Anderlecht wordt dagelijks door tal van automobilisten gebruikt om het kanaal over te steken.*

De brug dateert van vlak na de Tweede Wereldoorlog en was bedoeld als voorlopige vervanging van het vorige exemplaar, dat was vernield. Tegenwoordig verkeert de Marchantbrug in zeer slechte staat en is ze onveilig.

Mobiel Brussel is zich bewust van het probleem en heeft een vergunning verkregen om de brug af te breken en er een tuibrug te bouwen. Het zou een mooie brug worden die moet bijdragen tot het opwaarderen van de al te lang verwaarloosde omgeving.

Ik was dan ook erg ontgoocheld toen ik vernam dat het project zou worden uitgesteld of zelfs afgevoerd.

Kunt u die beslissing toelichten? Wanneer zouden de werkzaamheden van start gaan? Welk budget is ervoor uitgetrokken? Denkt u dat de vervallen brug

projet serait postposé, voire abandonné.

Pourquoi renoncer à entamer les travaux ? Quand le chantier pourra-t-il commencer ? Quels moyens budgétaires lui sont-ils réservés ? Dans l'attente de la réalisation du chantier, quelles sont vos conclusions sur la sécurité de celles et ceux qui continuent à emprunter ce pont provisoire construit après la guerre ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le cahier spécial des charges régissant le marché de travaux du pont Marchant est prêt à être publié et le permis d'urbanisme, dont le délai de validité initial s'achevait le 2 mai 2013, a été prorogé d'un an.

Ce projet avait été repris par Beliris dans le précédent avenant à l'accord de coopération. Il a ensuite été transféré à la Région, dans le cadre des négociations ayant abouti à l'avenant n°11.

À ma demande, mon administration m'a présenté une modification du cahier des charges initial, qui permet d'étaler les engagements budgétaires sur plusieurs années tout en assurant une réalisation du projet conforme au permis d'urbanisme.

Par conséquent, et sous toute réserve liée aux imprévus pouvant survenir dans l'attribution du marché, son attribution et le premier engagement budgétaire sont programmés au début de l'année 2014. Les travaux pourraient ainsi être entamés au début du second trimestre de 2014. Il ne serait pas nécessaire de proroger le permis d'urbanisme une seconde fois.

Le programme budgétaire prévoit la ventilation des engagements en trois phases. Durant l'année 2014, la première phase verra engagé un montant d'un peu plus de 5,8 millions d'euros, tva incluse. En 2015, la seconde phase bénéficiera d'environ 6,835 millions d'euros. En 2016, pour la troisième phase, l'on engagera un montant de 6,430 millions d'euros.

Le rapport d'inspection des ponts existants, réalisé en novembre 2012 par mon administration, relève le caractère "mauvais" à "dangereux" des deux ouvrages.

nog veilig genoeg is?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het bijzonder bestek over de Marchantbrug is klaar en de stedenbouwkundige vergunning, die verstrekt op 2 mei 2013, is met een jaar verlengd.*

Dit project stond in de vorige bijakte van het Belirisakkoord. Het werd echter overgedragen aan het Brussels Gewest na de onderhandelingen over bijakte 11.

Ik heb mijn diensten verzocht om een wijziging van het oorspronkelijke bestek voor te bereiden, opdat de financiering over meerdere jaren kan worden gespreid zonder dat de voorwaarden van de stedenbouwkundige vergunning worden overtreden.

Begin 2014 moet de openbare aanbesteding worden toegekend en het eerste deel van de uitvoering worden gefinancierd. De eigenlijke werken kunnen in het tweede kwartaal van 2014 van start gaan. Het is niet de bedoeling dat de stedenbouwkundige vergunning nog een tweede keer wordt verlengd.

De financiering wordt over drie begrotingsjaren gespreid. In 2014 wordt er iets meer dan 5,8 miljoen euro uitgetrokken. In 2015 wordt er 6,835 miljoen euro vrijgemaakt. In 2016 zal er 6,430 miljoen euro beschikbaar zijn.

Volgens een inspectieverslag is de toestand van de huidige brug "slecht" tot "gevaarlijk".

Niet alleen de borstwering en dergelijke zijn versleten, maar er zijn ook problemen met de draagstructuur van de brug. Zo is het beton aangetast en is de draagconstructie verroest. Dit wordt nauwlettend in het oog gehouden om te vermijden dat de toestand nog verslechtert. In het

Outre des défauts ponctuels au niveau des bordures et des garde-corps notamment, la structure même des deux ponts présente des dommages, comme l'altération du béton, le sectionnement ou la corrosion des armatures principales et la détérioration des talus. Ces dommages font l'objet d'une attention particulière pour prévenir toute accélération de l'évolution des désordres. Le cas échéant, une fermeture provisoire à la circulation pourrait être envisagée dans l'attente du démarrage du projet.

Le montant nécessaire à la stabilisation des ponts sans les remplacer dépasse les disponibilités budgétaires actuelles. De plus, la durée des études préalables ne permettrait pas de réaliser cette stabilisation provisoire avant le démarrage du projet complet.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Quel sera l'échelonnement des trois phases du chantier à partir du deuxième trimestre de 2014, soit le début de la première phase de 5,8 millions ? Quand le chantier global devrait-il s'achever ?

Le pont restera-t-il accessible entre les différentes phases ? Les travaux se feront-ils à un rythme suivi ou avec des interruptions ?

À quoi ces phases, qui nécessitent un budget conséquent, correspondent-elles exactement ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux dureront trois ans. Le passage par ces trois phases répond à des nécessités techniques et budgétaires.

Étant donné que le pont sera remplacé, il sera fermé et donc inutilisable pendant la durée des travaux.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Vous nous assurez donc qu'il n'y aura pas de nouveau changement ni de report du chantier l'année prochaine pour des raisons budgétaires ou autres ? Le lancement des travaux est-il cette fois certain ? Sans cela, on devrait procéder à la fermeture de ce

ergste geval kan de brug worden gesloten voor het verkeer in afwachting van de werken.

We hebben niet genoeg geld om de brug te stabiliseren. Bovendien zijn daarvoor voorbereidende studies nodig, die niet klaar zouden zijn voordat de werkzaamheden voor de nieuwe brug van start gaan.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Kunt u het tijdschema van de werkzaamheden toelichten vanaf het tweede kwartaal van 2014? Wanneer zou de brug volledig klaar moeten zijn?*

Blijft de brug ondertussen toegankelijk? Wordt er heel de tijd doorgewerkt, of zullen er onderbrekingen zijn?

Kunt u de drie fasen in detail beschrijven?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De werkzaamheden zullen drie jaar duren. Ze worden om technische en financiële redenen opgesplitst in drie fasen.*

Aangezien de brug volledig wordt vervangen, zal ze tijdens de werkzaamheden gesloten zijn voor het verkeer.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Kunt u garanderen dat de werkzaamheden niet opnieuw zullen worden uitgesteld? Als de werkzaamheden niet van start gaan zoals gepland, zal de brug voor onbepaalde duur gesloten moeten worden.*

pont pour une durée indéterminée.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme nous sommes en train de demander les permis et que les budgets de l'année 2014 seront décidés cette année, je ferai tout pour que ce projet soit en route quand cette législature se terminera. Je ne peux pas prédire ce qui se passera après. On a déjà vu de tout à Bruxelles...

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY

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

**concernant "le suivi du dossier 'boulevards
du centre' par Beliris".**

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

Mme Marie Nagy.- Mme la ministre, je vous avais déjà interpellée en février 2012 au sujet du suivi du dossier de réaménagement des boulevards du centre par Beliris, projet envisagé depuis l'an 2000. Vous m'aviez répondu que Beliris avait suspendu son étude pour l'élaboration d'une demande de permis d'urbanisme dans l'attente de l'établissement d'un programme définitif pour la place De Brouckère et de l'approbation du plan communal de mobilité de la commune de Bruxelles-Ville.

Entre-temps, ce dossier a fait l'objet en 2012 d'une inscription pour un plan directeur à 640.000 euros dans le budget de la commune de Bruxelles-Ville.

Pourriez-vous me dire où en est ce dossier ? Beliris a-t-il avancé dans ce projet ? Quel est le calendrier et quel est le budget total prévu pour le réaménagement des boulevards ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La situation n'a pas évolué depuis 2012. Il s'agit de voiries communales, comme toutes celles qui se situent au sein du Pentagone. Beliris attend toujours de

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De aanvragen voor de vergunningen zijn ingediend. Over de begroting van 2014 wordt dit jaar beslist. Ik zal alles in het werk stellen opdat dit project nog voor het einde van de regeerperiode van start kan gaan, maar wat daarna gebeurt, kan ik niet voorspellen. In Brussel is alles mogelijk.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE NAGY

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

**betreffende "de follow-up van het dossier
'centrumlanen' door Beliris".**

De voorzitter.- Mevrouw Nagy heeft het woord.

Mevrouw Marie Nagy *(in het Frans).*- *In februari 2012 heb ik u al geïnterpelleerd over de heraanleg van de centrumlanen door Beliris, een plan dat al uit 2000 dateert. U zei eerder dat Beliris de studie voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning had opgeschort in afwachting van een definitief programma voor het De Brouckèreplein en van het gemeentelijke mobiliteitsplan van Brussel-Stad.*

In de begroting 2012 van Brussel-Stad stond 640.000 euro ingeschreven voor een richtplan.

Hoever staat dit dossier? Wat is het tijdschema en wat is het totale voorziene budget?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De situatie is sinds 2012 niet veranderd. Het gaat om gemeentelijke wegen en Beliris wacht nog steeds op een officieel standpunt van Brussel-*

connaître la position officielle de la commune de Bruxelles-Ville au sujet du réaménagement. Beliris prévoit un budget de 1.500.000 euros.

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

Mme Marie Nagy.- Vous confirmez que Beliris n'a reçu aucune instruction de la commune de Bruxelles-Ville depuis plus d'un an maintenant ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Beliris attend toujours la position officielle de la commune de Bruxelles-Ville au sujet du réaménagement.

- *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 "l'absence de desserte du Coin du Balai par le 95 en soirée".

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

Mme Céline Delforge.- Entre le 5 avril et la mi-avril, le Coin du Balai à Watermael-Boitsfort n'a plus été desservi par la STIB à partir de 20h, à cause de travaux d'égouttage qui imposaient une déviation via un itinéraire impraticable pour les bus articulés de la ligne 95, qui prend le relais du bus 17 en soirée et le dimanche.

Durant cette période, les habitants du Coin du Balai ont dû marcher jusque ou depuis le terminus Wiener, ce qui représente une distance de plus d'un kilomètre depuis le centre du quartier, et d'un kilomètre et demi jusqu'à son extrémité. On imagine que cette situation a été très inconfortable, voire insécurisante pour certains usagers, qu'il s'agisse des habitants du quartier, de ceux qui se rendent régulièrement au plateau de la Foresterie, qui abrite plusieurs équipements collectifs - club de

Stad. Het budget bedraagt 1,5 miljoen euro.

De voorzitter.- Mevrouw Nagy heeft het woord.

Mevrouw Marie Nagy (in het Frans).- *Beliris heeft dus al ruim een jaar niets gehoord van Brussel-Stad?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Beliris wacht nog steeds op een officieel standpunt.*

- *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 feit dat de Bezemhoek 's avonds niet wordt bediend door lijn 95".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Van 5 tot ongeveer 15 april werd de Bezemhoek in Watermaal-Bosvoorde na 20 uur niet meer bediend door de MIVB omdat er afwateringswerken waren gepland. Daardoor moesten alle bussen worden omgeleid naar een traject dat niet bruikbaar is voor de gelede bussen van lijn 95, die 's avonds en op zondag bus 71 vervangt.*

In die periode moesten de bewoners van de Bezemhoek gebruikmaken van de eindhalte Wiener, die meer dan een kilometer ver ligt van het centrum van de Bezemwijk. Dat was erg onaangenaam en zelfs onveilig voor een aantal gebruikers van het openbaar vervoer.

In de wijk wonen ook mensen die geen auto hebben, bejaarden enzovoort. Ik begrijp dan ook niet dat de

rugby, manège, club d'éducation canine - ou des visiteurs de la forêt de Soignes.

Le quartier est habité par des gens qui, parfois, ne sont pas motorisés, de personnes âgées... Je ne comprends pourquoi - selon les informations disponibles dans la presse - la STIB affirmait qu'il ne lui était pas possible de mettre des bus non articulés sur la ligne 95, alors qu'elle n'hésite pas à en utiliser en heure de pointe ! Pourquoi n'y a-t-il eu ni anticipation, ni réactivité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux d'égouttage menés dans le quartier du Coin du Balai se sont révélés très pénalisants pour le maintien d'une desserte bus du quartier, même s'il ne s'agissait que d'une période de quelques jours.

Il est important de préciser que seuls les midibus, qui sont les plus petits modèles de bus de la STIB, pouvaient desservir le tronçon incriminé. Il s'agit de bus qui sont non seulement deux fois moins longs mais qui sont également plus étroits que les bus ordinaires. La fréquentation de la ligne 95 en soirée reste élevée, surtout dans sa partie ixelloise, et il n'était pas envisageable d'y affecter des bus de 9 mètres tels que les midibus.

En outre, la STIB n'a été prévenue des travaux d'égouttage que dans les derniers jours avant la tenue desdits travaux, ce qui ne lui a pas permis de mettre en œuvre des mesures structurelles du type navette ou changement des prestations de service des conducteurs.

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

Mme Céline Delforge.- Il y a parfois des événements qui interrompent la circulation de lignes diverses et variées sur le réseau de la STIB, que ce soit celles du métro ou du tram. On met alors en œuvre un service de navette, immédiatement ou dans les minutes qui suivent. Cela veut dire qu'il y a des conducteurs qui sont disponibles en cas d'imprévu. Et les minibus, qui roulent la journée, sont remisés au dépôt en soirée.

À mon avis, la STIB n'a pas eu la réaction

MIVB de gelede bussen van lijn 95 niet gewoon even kon vervangen door standaardexemplaren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De afwateringswerken in de wijk van de Bezemhoek maakten de bediening met de bus onmogelijk.*

Alleen de kleinste modellen van bus konden op dit traject rijden. Deze bussen zijn niet alleen veel korter maar ook smaller dan de gewone bussen. Zij zijn dan ook niet bruikbaar voor lijn 95, die ook 's avonds veel passagiers telt.

De MIVB werd overigens pas kort voor het begin van de werken gewaarschuwd, waardoor ze niet meer in staat was om structurele maatregelen te nemen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Er worden wel vaker lijnen van de MIVB tijdelijk onderbroken, maar die zet dan onmiddellijk een pendeldienst in. Daaruit blijkt dat er bestuurders beschikbaar zijn in geval van nood.*

De MIVB heeft niet gepast gereageerd. Ze moet meer rekening houden met dit soort plaatsen, waar er geen ander vervoersmiddel is als je geen auto hebt. Voor personen met een beperkte mobiliteit is dit een groot probleem.

adéquate. Il faudrait se préoccuper davantage de ce genre d'endroits, où il n'y a pas d'autre moyen de se déplacer si on n'a pas de voiture. Pour les personnes à mobilité réduite qui habitent dans un quartier similaire, c'est vraiment problématique.

J'espère que la STIB sera plus réactive la prochaine fois et ne laissera plus tomber certains quartiers.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

**concernant "la mise en œuvre pratique du
projet 'Fix my street'".**

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Le site web et l'application Fix my street, qui permettent aux citoyens de signaler des défauts de l'espace public via un guichet électronique central, sont enfin disponibles à Bruxelles. Mon groupe soutient pleinement l'objectif visant à jeter des ponts numériques entre les citoyens, les entreprises et les autorités bruxelloises.*

La question se pose toutefois de déterminer quel niveau de pouvoir sera responsable de la gestion de ces plaintes.

L'application est présentée comme un moyen facile et rapide de signaler des problèmes de nature diverse dans l'espace public. Cependant, elle se limite pour l'instant aux défauts au niveau du revêtement et du marquage. Il faut espérer que ces catégories seront élargies à l'avenir.

Cela suppose la mise en place d'une collaboration avec d'autres services et instances, comme l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP), ce qui risque évidemment de compliquer le fonctionnement de l'application, mais est indispensable pour répondre aux attentes des utilisateurs. Pour l'instant, les habitants de

Hopelijk zal de MIVB volgende keer wat proactiever zijn.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

**betreffende "de praktische uitwerking van
het project 'Fix my street'".**

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De applicatie en gelijknamige website Fix my street, waarmee burgers problemen in de openbare ruimte kunnen melden via een centraal elektronisch loket, wordt al in meerdere landen gebruikt. We zijn dan ook blij dat de toepassing voortaan ook in Brussel beschikbaar is, al zal het succes grotendeels afhangen van de praktische uitwerking.

Mijn fractie staat volop achter de doelstelling om digitale bruggen te slaan tussen burgers, ondernemingen en Brusselse overheden. Het feit dat burgers zowel online als met een smartphone een probleem kunnen melden en de klacht vervolgens via dezelfde weg kan worden afgehandeld, is bevorderlijk voor hun tevredenheid en betrokkenheid. Een belangrijke voorwaarde is dat burgers merken dat er gevolg wordt gegeven aan de klachten en dat het defect binnen een redelijke termijn wordt opgelost.

Ik stel me dan ook de vraag hoe en door wie alles beheerd zal worden. In bepaalde gevallen zal immers een gemeente bevoegd zijn, in andere gevallen het Brussels Gewest.

Jette, Ganshoren, Uccle, Anderlecht et Molenbeek ne peuvent malheureusement pas encore recourir au système Fix my street.

Quelles sont les causes du retard au niveau du lancement de l'application, qui avait été annoncé pour fin 2012 ? Combien de temps le projet pilote durera-t-il avant de procéder à une évaluation et à des ajustements éventuels ?

Est-il prévu d'élargir le nombre de catégories prédéfinies et, si oui, comment les catégories supplémentaires seront-elles déterminées ? D'autres instances, comme l'ABP, seront-elles associées au projet ?

Qui sera responsable du suivi des incidents signalés et de leur renvoi vers les instances compétentes ? Dans quel délai un dossier doit-il être clôturé ? Qu'est-ce qui explique les réticences de cinq communes bruxelloises à participer au système ? Des négociations sont-elles prévues avec celles-ci ?

De applicatie wordt voorgesteld als een gemakkelijke en snelle manier om alle problemen in de openbare ruimte te melden. Die problemen kunnen van zeer diverse aard zijn: van uitpuilende vuilnisbakken, sluikstorten en foutparkeren tot kapotte straatverlichting en putten in de weg. De vooraf bepaalde categorieën van de applicatie zijn echter beperkt tot problemen met het wegdek en wegmartering. We beseffen dat het om een proefproject gaat, maar hopelijk worden de categorieën in de toekomst uitgebreid, zodat de applicatie vergelijkbaar wordt met voorbeelden uit het buitenland.

De uitbreiding vereist uiteraard samenwerking met andere diensten en instanties, zoals het Agentschap Net Brussel (ANB). Het is begrijpelijk dat de werking van de applicatie daardoor complexer wordt. Toch lijkt het ons noodzakelijk. We vrezen dat de applicatie anders niet zal voldoen aan de verwachtingen en noden van de gebruikers. Vanaf deze zomer zullen veertien gemeenten deelnemen aan het project. Het is bijzonder jammer dat de inwoners van Jette, Ganshoren, Ukkel, Anderlecht en Molenbeek voorlopig geen gebruik zullen kunnen maken van Fix my street, zeker omdat het om een gewestelijk initiatief gaat.

U kondigde vorig jaar aan dat de applicatie eind 2012 operationeel zou zijn. Om welke redenen liep de invoering vertraging op? Hoe lang zal het proefproject van Fix my street lopen voordat het wordt geëvalueerd en eventueel bijgestuurd?

Liggen er plannen op tafel om de vooraf bepaalde categorieën van problemen in de openbare ruimte uit te breiden? Zo ja, op welke manier zullen de bijkomende categorieën worden bepaald? Zullen er nog meer instanties worden betrokken bij het project? Ik denk aan het ANB. Werd er al over onderhandeld?

Op welke manier en door welke instanties zullen de meldingen worden beheerd, geanalyseerd en doorverwezen naar de bevoegde instantie? Binnen welke termijn moet een dossier worden afgesloten? Hoe komt het dat vijf Brusselse gemeenten nog weigerachtig staan tegenover het systeem? Zijn er verdere onderhandelingen met die gemeenten gepland?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *La date initiale a été reportée parce que la portée du projet initial a été étendue, à la demande de tous les participants, à un volet professionnel.*

Une solution collective entre administrations a complété la solution destinée au grand public.

Le projet a été lancé en deux phases : démarrage entre administrations fin janvier 2013 et démarrage grand public le 30 avril 2013.

Un comité d'accompagnement reprenant les participants de chaque administration communale se réunit mensuellement pour formuler des propositions d'amélioration.

Celles-ci seront intégrées dans une nouvelle version qui sera disponible début 2014.

Le comité de pilotage valide les changements sur la base des propositions du comité d'accompagnement. Les autres instances, telles que Bruxelles-Propreté sont systématiquement invitées à ce comité et leur participation concrète est souhaitable

Les incidents signalés par les citoyens sont transmis par la commune concernée au gestionnaire responsable de la remise en état.

Les délais d'analyse, de transmission et d'intervention sur le terrain relèvent de la responsabilité de chaque gestionnaire de voiries. De ce point de vue, la situation reste inchangée par rapport à celle qui existait avant le lancement de Fix my street.

Le principal avantage de Fix my street, c'est que toutes les étapes de traitement des incidents sont désormais enregistrées dans le système, ce qui permet au citoyen de suivre la résolution de l'incident qu'il a signalé. Ces informations peuvent aussi se révéler extrêmement utiles pour identifier les points faibles et améliorer le fonctionnement des autorités compétentes.

Les cinq communes non participantes n'ont pas manifesté leur refus d'adhérer. Il est prévu de les contacter dans les prochains mois pour les inviter à se joindre au système.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De oorspronkelijke datum werd uitgesteld omdat de scope van het oorspronkelijke project op verzoek van alle deelnemers met een professioneel gedeelte werd verruimd.

Een gezamenlijke oplossing onder besturen heeft de oplossing naar het grote publiek toe aangevuld. De verruiming van de scope heeft bijkomende activiteiten noodzakelijk gemaakt en dat had invloed op de planning en dus ook op de startdatum.

Uiteindelijk startte het project in twee fasen. De start tussen de besturen onderling vond eind januari 2013 plaats en de start voor het grote publiek gebeurde op 30 april 2013.

De proeffase tussen besturen onderling liep uit op de start voor het grote publiek. Fix my street is dus sinds 30 april online.

Een begeleidingscomité samengesteld uit deelnemers van elke gemeentelijke administratie, komt maandelijks bijeen om verbeteringsvoorstellen te doen.

Die voorstellen worden opgenomen in een nieuwe versie van Fix my street die begin 2014 beschikbaar zal zijn. De categorieën worden uitgebreid en gewijzigd in overleg met de deelnemers van het project. Zo werd beslist dat de scope van het professionele gedeelte groter is dan de scope toegankelijk voor de burger.

Het stuurcomité bekrachtigt de wijzigingen op grond van de voorstellen van het begeleidingscomité. Andere instanties, zoals Net Brussel, werden er van het begin bij betrokken en hun concrete deelname is wenselijk. Daarover hebben al gesprekken plaatsgevonden. Die instanties worden systematisch uitgenodigd op het begeleidingscomité.

De door de burgers gemelde voorvallen op het grondgebied van een gemeente worden door die gemeente doorgespeeld aan de beheerder die moet instaan voor de herstelling (concessiehouder, wegendienst of andere beheerder).

Voor de termijnen voor het analyseren, doorsturen en ingrijpen op het terrein zijn de wegbeheerders verantwoordelijk. De toestand die voor Fix my

street bestond, blijft hier ongewijzigd.

De burger die via de applicatie iets meldt, heeft één toegang en dat is meteen het grote voordeel. Vervolgens heeft een dispatching plaats naar degene die instaat voor de oplossing van het probleem. Elk gesignaleerd probleem krijgt een volgnummer. Zo voorkomt men dat meerdere personen met hetzelfde probleem bezig zijn.

Het is uiterst belangrijk dat alle stappen binnen de behandeling van een probleem geregistreerd worden in Fix my street. Op die manier kan de burger nagaan hoe ver het staat met de oplossing van zijn probleem. Die gegevens kunnen ook bijzonder nuttig blijken om bepaalde bottlenecks in de werkingsprocedure van de bevoegde overheden te identificeren of om doelgericht bepaalde werkprocessen aan te passen of budgetten te verschuiven naar de vaakst gemelde problemen. Op die manier kan men ervoor zorgen dat bepaalde problemen voorrang krijgen. Het is dus een bijzonder interessant instrument om de werking van de overheid te verbeteren.

De vijf niet-deelnemende gemeenten hebben niet laten weten dat ze weigerden zich aan te sluiten. Tijdens de komende maanden wordt contact met hen opgenomen om hen uit te nodigen zich alsnog aan te sluiten. Toen ik Fix my street ging voorstellen op de Conferentie van Burgemeesters, waren heel wat nieuwe burgemeesters verrast over de mogelijkheden van het instrument en gaven aan onmiddellijk te willen aansluiten. Ik hoop inderdaad dat alle gemeenten binnen afzienbare tijd deel zullen uitmaken van het systeem.

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Grâce au point de contact central, les citoyens savent effectivement où s'adresser.*

Je présume que la commune doit d'abord examiner la situation sur place avant de transmettre l'incident au gestionnaire responsable. C'est problématique pour la plupart des communes, qui disposent d'équipes d'inspection réduites.

Le fait que les gestionnaires de voiries soient, en définitive, responsables du suivi des problèmes, risque de porter préjudice à la Région bruxelloise,

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Voor burgers kan een centraal meldpunt inderdaad zeer nuttig zijn. Dan weten ze tenminste waar ze terecht kunnen.

Er is echter iets anders dat me zorgen baart. U zegt dat, indien een burger een probleem meldt, de gemeente de klacht doorgeeft aan de wegbeheerder. Ik neem aan dat de gemeente de situatie eerst even ter plaatse moet gaan onderzoeken. De meeste gemeenten zijn echter onderbemand, dus ik betwijfel of die inspecties allemaal zo vlot verlopen.

qui gère l'application Fix my street. En effet, tous les problèmes ne peuvent pas être résolus rapidement, ce qui risque d'être mal perçu par les citoyens en attente d'une solution.

Le fait que l'ABP soit systématiquement invitée aux réunions du comité et participera peut-être à Fix my street est très positif.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Lorsqu'un citoyen signale un problème, les communes envoient un collaborateur sur place pour confirmer et préciser l'incident.*

Le citoyen sait quel service doit s'occuper du problème et peut contrôler à quelle date celui-ci a été résolu, et combien de temps il a fallu pour le résoudre.

Cet instrument de travail devrait permettre de renforcer l'efficacité des autorités, sans que cela nuise nécessairement à l'image de la Région.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Que se passera-t-il si une commune réagit systématiquement avec retard ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité devrait procéder au plus vite à l'évaluation des premiers résultats. De son côté, le comité d'accompagnement suivra, lors de sa réunion mensuelle, le processus d'apprentissage et abordera le problème des communes dont les interventions sont*

Ik veronderstel dat de wegbeheerders verantwoordelijk blijven voor de afhandeling van problemen. Er kan echter een probleem rijzen met de perceptie van burgers. Het lukt niet altijd om de problemen zo snel op te lossen als de burgers dat verwachten. Ik vrees dat een aanslepend probleem vooral schadelijk zal zijn voor het imago van het Brussels Gewest en niet dat van de betrokken gemeente. Uiteindelijk gaat het immers om een applicatie van het Brussels Gewest.

Het is zeer positief dat het ANB systematisch wordt uitgenodigd voor overleg en misschien aan Fix my street zal deelnemen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wanneer een burger een bepaalde situatie meldt, dan zullen de gemeenten die al in het project gestapt zijn, een medewerker sturen om na te gaan wat er aan de hand is. De burger kan ook zelf een heel gedetailleerde beschrijving geven. Daarenboven is de applicatie gelinkt aan een geolocatie, zodat de melder heel exact kan aangeven waar zich een probleem voordoet. De gemeenten zullen het incident eventueel bevestigen en duidelijk omschrijven.

De burger weet welke dienst het probleem moet oplossen. De dienst weet ook dat de burger op de hoogte is van de datum waarop een probleemesignaleerd werd. De burger kan ook nagaan op welke datum het probleem daadwerkelijk werd opgelost en hoe lang het aangesleept heeft.

Fix my street wordt een belangrijk werkinstrument dat de overheid efficiënter moet doen werken. Dat hoeft niet negatief af te stralen op het imago van het gewest.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Wat gebeurt er als een gemeente systematisch te laat optreedt?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We zullen zo snel mogelijk de eerste resultaten evalueren. Een journalist van La Libre Belgique is trouwens al op de website nagegaan hoeveel meldingen er waren en welke problemen er al opgelost waren. Mobiel Brussel zal de evolutie van nabij volgen. In het begeleidingscomité, dat

systématiquement trop tardives. Bruxelles Mobilité prendra contact avec les communes concernées et les services régionaux.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "les infractions à la législation linguistique commises par la STIB".

M. le président. - En l'absence de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est considérée comme retirée.

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'optimalisation de la ligne de bus 53".

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*). - *L'UZ Brussel est mal desservie par les transports publics. La ligne de tram 9 censée relier l'hôpital à Simonis sera - on l'espère - opérationnelle dans quelques années, mais, dans l'intervalle, les demandes d'une meilleure liaison entre la gare de Jette et l'hôpital restent sans réponse.*

Malgré les mesures prises par l'UZ pour encourager les moyens de transports alternatifs, les environs du campus plient sous le poids de la

maandelijks vergadert, zal het hele proces besproken worden.

Mocht er inderdaad een gemeente zijn die systematisch te laat optreedt, dan zal dat aangekaart worden in het begeleidingscomité en zullen we contact opnemen met de betrokken gemeente en met de gewestelijke diensten.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de overtredingen van de taalwetgeving door de MIVB".

De voorzitter. - Bij afwezigheid van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de optimalisatie van bus 53".

De voorzitter. - Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes. - Het UZ Brussel te Jette is onvoldoende bereikbaar met het openbaar vervoer. Momenteel wordt er gewerkt aan de plannen voor tram 9, die hopelijk binnen enkele jaren een vlotte verbinding tussen het ziekenhuis en Simonis zal verzorgen. Dat is een goed vooruitzicht, maar jammer genoeg biedt het geen oplossing op korte termijn en geen antwoord op de vragen naar een betere verbinding tussen het station van Jette en het universitair ziekenhuis.

pression automobile. Pourtant, 10% des membres du personnel seraient prêts à renoncer à leur voiture si une liaison ferroviaire rapide existait. Ce dossier est en souffrance depuis longtemps. Le gouvernement flamand n'a pas soutenu le projet de navette déposé auprès du Fonds des navetteurs flamands.

L'UZ Brussel plaide donc pour une optimisation de la ligne de bus 53 de la STIB, qui permettrait d'améliorer la liaison à moindre coût. Selon les tests, l'occupation du bus à l'heure de pointe serait garantie.

En début d'année, vous aviez déclaré que vous vous concerteriez avec la commune de Jette et la STIB à ce propos. Elle seraient d'accord, pour autant qu'une solution soit trouvée concernant le terminus du bus 53.

Ces concertations ont-elles eu lieu ? Quelle en a été l'issue ?

Où en est le dossier ? Quelles sont les conditions nécessaires à la réalisation du projet ?

Quand le nouveau tracé de la ligne de bus 53 sera-t-il opérationnel ?

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

Ondanks de maatregelen die het ziekenhuis reeds heeft genomen op het vlak van carpooling, fietsvergoeding en betaling van openbaarvervoerabonnementen gaat de ruime omgeving van de campus gebukt onder de auto- en parkeerdruk. Door gebrek aan vlot openbaar vervoer blijven veel personeelsleden de wagen als transportmiddel gebruiken.

Een snelle busverbinding tussen het station van Jette en het ziekenhuis en de VUB-campus zou voor veel personeelsleden een alternatief kunnen zijn. Uit een enquête bij het personeel bleek dat 10% de wagen zou inruilen voor de trein als er een snellere verbinding zou komen.

Dit dossier sleept al lang aan. Als mogelijke oplossing werd een dossier ingediend bij het Vlaams Pendelfonds voor een eigen pendelbus, maar dit project kon helaas niet rekenen op de steun en de financiële inbreng van de Vlaamse regering.

Het UZ Brussel vraagt daarom een optimalisatie van bus 53 van de MIVB. Door toevoeging van een extra lus zou een snelle verbinding kunnen worden gecreëerd tegen een minimale kost. De bezetting van de piekbussen is gegarandeerd, zoals is gebleken uit de proefritten.

Dit dossier kwam reeds begin dit jaar aan bod. Toen bleek dat u het idee genegen was en zou overleggen met de gemeente en de MIVB. Zowel de gemeente Jette als de MIVB zouden akkoord gaan met het project, alleen zou er een oplossing voor de eindhalte van bus 53 moeten worden gevonden.

Hebt u ondertussen overleg gepleegd met de gemeente Jette en met de MIVB over de beperkte omleiding van lijn 53 en over het probleem van de eindhalte? Wat was het resultaat van die besprekingen?

In welk stadium bevindt het dossier zich nu? Welke voorwaarden moeten nog worden vervuld om het project te kunnen verwezenlijken?

Tegen wanneer kan het nieuwe traject van bus 53 worden ingerezen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Vous parlez d'optimisation, mais en fait il s'agit d'une modification du trajet de la ligne 53. Celle-ci raccourcirait en effet le temps de trajet pour le personnel de l'UZ Brussel, mais en rallongeant celui des habitants du quartier Liebrecht, à Jette.*

J'ai étudié ce dossier avec la direction de l'UZ Brussel, ainsi qu'avec la commune et la STIB. Il a été convenu de procéder dès que possible à la modification du trajet.

Il reste toutefois deux problèmes à résoudre. Il faut d'abord créer un nouveau terminus à proximité du bois de Dielegem. Cela nécessite des travaux et l'installation de toilettes pour les chauffeurs. La commune ayant déjà prévu d'autres travaux dans le quartier, nous les réaliserons en même temps.

Ensuite, dans la mesure où le trajet modifié est un peu plus long, il faut un bus supplémentaire pour assurer la ligne. Ce n'est pas possible à l'heure actuelle, car la flotte des bus de la STIB a atteint sa capacité maximale. La mise en circulation de bus supplémentaires sur le réseau ne sera possible qu'à partir du printemps 2014.

J'aurais également aimé que ce dossier soit résolu plus rapidement mais, malgré mes insistances répétées, il n'a pas été possible de trouver de bus supplémentaires.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je retiens à la fois des éléments positifs et négatifs de votre réponse.*

Le positif, c'est que vous cherchez une solution et testez plusieurs options.

La rencontre avec la commune et la STIB est-elle récente? La commune a-t-elle explicitement approuvé le calendrier des travaux à proximité du bois de Dielegem? Ou est-elle disposée à collaborer, mais à condition que cela ne lui coûte

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- U spreekt over een optimalisatie, maar eigenlijk gaat het om een trajectwijziging van lijn 53. Die zou inderdaad de reistijd van de werknemers van het UZ Brussel verkorten. Voor de inwoners van de Jetse wijk Liebrecht betekent die wijziging echter een verlenging van de reistijd in de richting van Laken of naar de rest van lijn 53.

Ik heb de directie van het UZ Brussel persoonlijk ontmoet, samen met de gemeente en de MIVB, om het dossier aan te pakken. Er werd overeengekomen om de trajectwijziging in te voeren, zodra het mogelijk is.

Er blijven echter nog twee problemen bestaan. Het eerste is dat er een nieuwe eindhalte moet komen dicht bij het Dielegembos. Daarvoor zijn werkzaamheden en de installatie van toiletten voor de chauffeurs nodig. Gezien de gemeente al werkzaamheden heeft gepland in de buurt, zullen die op hetzelfde moment gebeuren.

Het tweede obstakel is dat de gewijzigde lijn iets langer zal zijn en dat de heen- en terugweg niet meer kan worden verzekerd met hetzelfde aantal bussen en chauffeurs. Een bijkomende bus wordt nodig. Op dit moment is er echter geen bijkomende bus beschikbaar, omdat de bussen van de MIVB reeds maximaal benut worden. Het wordt pas vanaf het voorjaar van 2014 mogelijk om bijkomende bussen op het net in te zetten.

Ik had dit dossier ook liever sneller opgelost gezien, maar we zijn op de noodzaak van een bijkomende bus gestoten. Ondanks mijn herhaaldelijk aandringen kon er geen extra bus worden gevonden.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik onthoud positieve en negatieve zaken uit uw antwoord.

Positief is dat u naar een oplossing blijkt te zoeken. Er werden meerdere opties uitgeprobeerd. Als een trajectwijziging de beste oplossing is, moet u daar voluit voor gaan en een tijdschema bepalen.

U pleegde overleg met de gemeente en de MIVB. Gebeurde dat recent? Gaat de gemeente akkoord met het tijdschema van de werkzaamheden die in de buurt van het Dielegembos zijn gepland? Heeft

rien ? La STIB a-t-elle soulevé d'autres problèmes que celui du bus supplémentaire ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *C'est lors des discussions entre l'UZ Brussel et l'échevin de la commune en charge du dossier qu'est apparue l'idée d'installer un terminus au bois de Dielegem. La STIB et la commune devaient en déterminer la localisation exacte.*

Je considérais qu'il y avait un accord à propos du projet, mais j'apprends maintenant que la commune n'a pas encore clos le débat.

Je souhaite toutefois me tenir au calendrier que je vous ai annoncé.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais)*.- *Le nouveau trajet sera d'application au printemps 2014. Pour parvenir à un accord, vous devez organiser rapidement une nouvelle concertation entre la STIB et la commune. La suppression de places de stationnement peut constituer un obstacle.*

Est-il possible de faire savoir à l'ensemble des partenaires que vous vous en tenez à ce qui était prévu et d'organiser une réunion pour parvenir à une solution définitive ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *Je voudrais que ce dossier soit éclairci avant l'été, de manière à ce que nous puissions avancer.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

de gemeente zich daartoe al uitdrukkelijk geëngageerd? Of is ze misschien bereid mee te werken, maar dan zonder dat het haar iets kost? Hebt u bepaalde signalen opgevangen vanwege de gemeente en de MIVB? Het enige probleem voor de MIVB is de bijkomende bus. Zullen er nog andere problemen opduiken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Tijdens het gesprek tussen het UZ Brussel en de schepen van de gemeente, waaraan ik trouwens zelf heb deelgenomen, is het idee ontstaan om een eindhalte aan het Dielegembos aan te leggen. Dat idee werd nadien door de MIVB en de gemeente verder uitgediept, met de bedoeling een exacte locatie te bepalen.

Ik ging ervan uit dat er een akkoord was over het project, maar ik verneem nu dat de gemeente het debat nog niet heeft gesloten. Er blijven blijkbaar nog wat discussiepunten over en misschien hebben sommige bewoners nog vragen. We zullen dat later verder bekijken.

Ik wens me wel aan het tijdschema te houden, dat ik zojuist heb meegedeeld.

Mevrouw Annemie Maes.- Het nieuwe traject komt er dus in het voorjaar van 2014. Om een akkoord te bereiken, moet u spoedig opnieuw overleg organiseren tussen de MIVB en de gemeente. Ik neem aan dat het sneuvelen van een aantal parkeerplaatsen een hindernis kan betekenen.

Is het mogelijk om redelijk snel alle partners te laten weten dat u nog op schema zit, en een vergadering te organiseren om een definitieve oplossing mogelijk te maken?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik wens nog voor het zomerreces duidelijkheid te hebben over dit dossier, zodat we het project verder kunnen uitwerken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

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

**concernant "un chantier de Vivaqua
menaçant l'état sanitaire des arbres de
l'avenue Louise".**

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS
DE WARNAFFE,**

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

**concernant "l'intégration des artistes dans les
infrastructures de la STIB".**

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Nombreux sont les artistes qui se produisent régulièrement au sein des infrastructures du réseau de la STIB, notamment dans le métro. Leurs interventions constituent une animation vivante, une forme de sensibilisation du public à l'expression artistique et une forme d'humanisation d'un environnement très fonctionnel.

Souvent, la possibilité de récolter un peu d'argent auprès du public forme l'une de leurs motivations, mais pas toujours. Pour certains, c'est aussi l'occasion de multiplier les prestations publiques.

Existe-t-il une disposition réglementaire propre à la STIB qui structure et encadre ces prestations artistiques ?

Qu'est-ce qui peut permettre au public de distinguer un artiste autorisé à se produire d'un mendiant ?

Pourrait-on envisager une forme de rétribution qui

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

**betreffende "de werken van Vivaqua die de
gezondheid van de bomen op de Louizalaan
bedreigen".**

De voorzitter.- Op vraag van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag in een schriftelijke vraag omgezet.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,**

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

**betreffende "de integratie van de artiesten in
de infrastructuur van de MIVB".**

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *Heel wat artiesten treden regelmatig op het metronetwerk van de MIVB op. Zij zorgen voor animatie, sensibiliseren het publiek voor muziek en zorgen voor een menselijke toets in een functionele omgeving.*

De mogelijkheid om wat geld op te halen bij het publiek is niet altijd hun enige motivatie. Voor sommigen is dit ook een kans om vaker voor publiek te spelen.

Heeft de MIVB een reglementair kader voor die optredens uitgewerkt?

Hoe kan het publiek een artiest met een vergunning onderscheiden van een bedelaar?

Kan er geen vorm van vergoeding worden overwogen voor die personen, die meestal een statuut van kunstenaar hebben?

ne soit pas assimilée à de la mendicité pour ces personnes qui, pour la plupart, bénéficient du statut d'artiste ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il existe en effet, depuis 2007, une disposition réglementaire qui encadre les prestations des musiciens dans le métro. Elle repose sur une application stricte de la circulaire ministérielle du 10 juin 1997 et prévoit l'interdiction de jouer un instrument sur les quais ou dans les rames de métro.

Il existe, dans le réseau de la STIB, 111 emplacements où les musiciens peuvent se produire. Ils sont identifiables par un logo en forme de clé de sol imprimé sur le sol ou au mur dans les stations de métro.

Mais pour se produire à ces endroits, les artistes ont besoin d'une autorisation. Depuis 2007, la STIB a donc organisé à cette fin dix auditions dans le cadre de l'opération "Beethoven". Sa procédure est stricte : le candidat musicien est invité à remplir une demande d'accréditation, disponible dans les aubettes Kiosks, pour l'octroi d'un emplacement.

Le Département stations de la Business Unit Metro de la STIB contacte ensuite le candidat musicien dans les deux semaines pour fixer une première entrevue. L'objectif de cet entretien est de définir les motivations du musicien, d'évaluer s'il s'intègre dans le contexte de convivialité que la STIB entend assurer dans le métro, etc. Les règlements en vigueur lui sont aussi rappelés et une date pour l'audition est arrêtée.

Cette audition se déroule devant un jury interne à la STIB, composé d'au moins trois membres du personnel possédant une formation musicale. Ce jury décide à la majorité simple d'accorder ou pas l'accréditation. Il juge notamment si la prestation musicale est susceptible de gêner les voyageurs.

Si l'audition est concluante, le Département stations délivre le document d'accréditation, accompagné d'un badge d'identification, pour une période de 12 mois. Ce document est nominatif et seulement valable à titre précaire pour l'emplacement déterminé et aux heures prévues (de 8 à 20h).

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- In 2007 heeft de MIVB een reglement met betrekking tot de muzikale optredens in de metro aangenomen. Het gaat om een strikte toepassing van de ministeriële circulaire van 10 juni 1997, die bepaalt dat het verboden is om muziek te spelen op de metroperrons en in de metrovoertuigen.

De MIVB heeft daarentegen wel 111 plaatsen in de metrostations vastgesteld waar muzikanten mogen optreden. Ze zijn aangeduid met een logo in de vorm van een sol sleutel.

Om op die plaatsen te mogen optreden, hebben de muzikanten wel een accreditatie nodig. Sinds 2007 heeft de MIVB hiertoe al tien audities georganiseerd in het kader van de operatie Beethoven. De kandidaat-muzikant kan de accreditatie aanvragen via een formulier dat beschikbaar is in de Kiosks. De afdeling Stations van de Business Unit Metro contacteert de kandidaat-muzikant binnen twee weken om deze voor een eerste gesprek uit te nodigen. Tijdens dat gesprek wordt naar de motivatie van de muzikant gepeild, worden de regels uitgelegd en een afspraak voor een auditie gemaakt.

Die auditie vindt plaats voor een interne jury van drie personeelsleden met een muziekopleiding. De jury beslist met een eenvoudige meerderheid. Zij beoordeelt onder meer of het optreden geen overlast voor de reizigers met zich meebrengt.

Als de beslissing positief is, geeft de afdeling Stations de accreditatie af samen met een identificatiebadge. De accreditatie wordt toegekend voor de periode van een jaar, is nominatief en enkel geldig tussen 8 en 20u voor een welbepaalde standplaats.

De kandidaat kan een verlenging aanvragen via hetzelfde formulier. De afdeling Stations kent die verlenging normaal gezien binnen acht dagen toe, zonder nieuwe auditie, tenzij er een negatief verslag is ingediend wegens een incident op het terrein of een overtreding van het reglement.

Le renouvellement de l'accréditation, demandé par le candidat via le même formulaire disponible dans les aubettes Kiosks, est accepté par le Département stations, sauf si un rapport négatif est venu du terrain (en cas d'incident ou de non-respect du règlement). L'accréditation est alors délivrée sous huitaine, sans audition préalable.

À ce jour et depuis 2007, 113 musiciens ont été accrédités sur 128 demandes. Une soixantaine de musiciens jouent actuellement dans les stations de métro. L'artiste accrédité doit obligatoirement se produire dans l'un des 111 emplacements prévus à cet effet et garder sa carte d'accréditation visible. C'est ainsi que le public peut savoir si un musicien est autorisé à jouer dans les stations de métro.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- S'agit-il de musiciens individuels ou de groupes ?

Quant à la rémunération, est-elle laissée à la discrétion du public selon la formule du chapeau ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Chaque musicien doit être accrédité personnellement. Je vais devoir me renseigner pour vous livrer une réponse quant aux groupes.

Par ailleurs, effectivement, la STIB ne paye pas ces musiciens. Le public est libre de leur donner de l'argent s'il apprécie leur musique.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "l'état lamentable de la fresque
'The Magic City' de Jean-Michel Folon à la
station de métro Montgomery".

M. le président.- A la demande de l'auteur, excusé,

Sinds 2007 werden 128 aanvragen ingediend en hebben 113 muzikanten een accreditatie gekregen. Momenteel spelen er een zestigtal muzikanten in de metrostations. Zij mogen enkel spelen op de 111 voorziene plaatsen en moeten altijd hun identificatiebadge dragen. Op die manier kan het publiek nagaan of zij toestemming hebben van de MIVB.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- Gaat het om individuele artiesten of om groepen?

Beslist het publiek zelf hoeveel het betaalt?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Elke artiest heeft een accreditatie nodig. Ik laat u nog weten welke regeling er voor groepen geldt.*

Het is inderdaad niet de MIVB die de muzikanten betaalt. Het publiek mag zelf kiezen of en hoeveel het betaalt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de jammerlijke toestand van
het fresco 'The Magic City' van Jean-Michel
Folon in metrostation Montgomery".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener en met

et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant "les nuisances causées par les
nouveaux rails de tram avenue du Pesage".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
CÉCILE JODOGNE,**

**concernant "les problèmes de dépassement
des seuils de vibration du tram 62 avenue
Rogier à Schaerbeek".**

M. le président.- En l'absence de Mme Jodogne, excusée, et à la demande de Mme Teitelbaum, avec l'accord de la ministre, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN
DAMME**

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

**concernant "les locaux et espaces inutilisés
dans le métro bruxellois".**

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord du de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de hinder door nieuwe
tramrails op de Waaglaan".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE,**

**betreffende "de problemen met de
overschrijding van de trillingsnormen door
de tram 62 op de Rogierlaan in Schaarbeek".**

De voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Jodogne die verontschuldigd is, en op verzoek van mevrouw Teitelbaum, worden, met instemming van de minister, de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF
VAN DAMME**

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

**betreffende "de onbenutte lokalen en
ruimtes in de Brusselse metro".**

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