



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 JANUARI 2011**

**RÉUNION DU
MERCREDI 12 JANVIER 2011**

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
Dienst 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/>

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
Service 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/>

INHOUD**MONDELINGE VRAAG 8****- van mevrouw Brigitte De Pauw 8**

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

en aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "het aanmoedigen van het stappen door de plaatsing van banken en informatieborden".

INTERPELLATIES 11**- van mevrouw Annemie Maes 11**

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

betreffende "het systeem van autodelen bij Brusselse bedrijven".

Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes. 13

SOMMAIRE**QUESTION ORALE 8****- de Mme Brigitte De Pauw 8**

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

et à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,

concernant "l'encouragement à la marche par l'installation de bancs et de panneaux d'information".

INTERPELLATIONS 11**- de Mme Annemie Maes 11**

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

concernant "le système de voitures partagées dans les entreprises bruxelloises".

Discussion – Orateurs: M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes. 13

- van mevrouw Béatrice Fraiteur	16	- de Mme Béatrice Fraiteur	16
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het parkeerbeleid in Brussel, inzonderheid de uitbouw van ondergrondse parkeerruimtes".		concernant "la politique de stationnement à Bruxelles et, plus particulièrement, le développement du stationnement souterrain".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, de heer Jamal Ikazban, voorzitter, de heer Philippe Close, de heer Jef Van Damme, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	18	<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, M. Jamal Ikazban, président, M. Philippe Close, M. Jef Van Damme, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	18
- van mevrouw Céline Delforge	30	- de Mme Céline Delforge	30
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het herhaaldelijk uitvallen van de Poelaertliften".		concernant "les pannes récurrentes des ascenseurs Poelaert".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, voorzitter, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	32	<i>Discussion – Orateurs : M. Jamal Ikazban, président, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	32
- van de heer Jamal Ikazban	38	- de M. Jamal Ikazban	38
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de problematiek van de harde kernen in de Brusselse taxisector".		concernant "la problématique des noyaux durs dans le secteur des taxis bruxellois".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban.</i>	39	<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban.</i>	39

MONDELINGE VRAGEN	42	QUESTIONS ORALES	42
- van mevrouw Danielle Caron	43	- de Mme Danielle Caron	43
aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,		à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,	
en aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		et à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de evaluatie van de premie Brussel'Air".		concernant "l'évaluation de la prime Bruxell'Air".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	45	- de Mme Carla Dejonghe	45
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de capaciteitsproblemen op de lijnen 23, 24 en 25 tijdens de ochtendspits".		concernant "les problèmes de capacité sur les lignes 23, 24 et 25 pendant l'heure de pointe du matin".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	48	- de Mme Viviane Teitelbaum	48
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de tariefverhoging bij de MIVB".		concernant "l'augmentation tarifaire de la STIB".	
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	52	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	52
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "de gewestelijke fiscale stimuli inzake mobiliteit voor de Brusselse werknemers".	concernant "les incitants fiscaux régionaux de mobilité pour les travailleurs bruxellois".
- van mevrouw Marion Lemesre 56	- de Mme Marion Lemesre 56
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,
betreffende "de aansluitingen bij de MIVB".	concernant "les correspondances à la STIB".
- van de heer André du Bus de Warnaffe 56	- de M. André du Bus de Warnaffe 56
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,
betreffende "de veiligheid van de personen bij wildparkeren in de stad".	concernant "la sécurité des personnes confrontées au parking sauvage en zone urbaine".
- van de heer Emin Özkara 59	- de M. Emin Özkara 59
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,
betreffende "de ontploffing van de defecte isolator in de metro van de MIVB".	concernant "l'explosion de l'isolateur défectueux dans le métro de la STIB".
- van mevrouw Sophie Brouhon 60	- de Mme Sophie Brouhon 60
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,
betreffende "de MIVB-campagne rond de voorrang van trams".	concernant "la campagne de la STIB sur la priorité des trams".

- van mevrouw Céline Delforge 65

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

betreffende "de regelmaat en de frequentie
van het bovengronds net van de MIVB".

- de Mme Céline Delforge 65

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

concernant "l'état de la régulation du réseau
de surface de la STIB".

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

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

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

betreffende "het aanmoedigen van het stappen door de plaatsing van banken en informatieborden".

De voorzitter.- Minister Brigitte Grouwels zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- De voetganger wordt in het mobiliteitsbeleid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering terecht centraal geplaatst. Iedereen die zich verplaatst is immers op minstens één onderdeel van zijn of haar traject voetganger. Bovendien is het de meest duurzame vorm van mobiliteit.

Het is dan ook belangrijk bij de inrichting van de openbare ruimte in te spelen op het comfort van de voetganger. Dit betekent dat de voetpaden breed,

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

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

concernant "l'encouragement à la marche par l'installation de bancs et de panneaux d'information".

M. le président.- La ministre Brigitte Grouwels répondra à la question orale.

La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Le piéton occupe une place centrale dans la politique bruxelloise de mobilité. La marche est en effet le mode de déplacement le plus durable que nous pratiquons tous au moins en partie.*

La gestion de l'espace public doit inclure le confort du piéton et prévoir des passages suffisamment larges, accessibles et éclairés, avec des bancs en suffisance pour offrir aux moins valides la possibilité de se reposer et de segmenter leur trajet

goed begaanbaar en verlicht moeten zijn, maar ook dat er voldoende zitbanken moeten worden geplaatst. Banken bieden minder mobiele mensen de mogelijkheid om even te verpozen en hun traject in te delen in kortere, gemakkelijker haalbare deeltjes. Oudere mensen, personen met een handicap of patiënten in revalidatie kunnen hierdoor mobiel blijven. Een zitbank creëert ook een kader waar mensen uit hun sociaal isolement kunnen komen, door bijvoorbeeld een praatje te maken met een toevallige buur.

Welke plaats krijgen zitbanken in de mobiliteitsplannen voor Brussel?

Enkele jaren geleden werd in het kader van de Henri Van de Velde Awards & Labels een prijs uitgereikt voor een zitbankontwerp. Kan hiermee niets gedaan worden? Het zou goed zijn als het straatmeubilair over het hele gewest een zekere uniformiteit vertoonde.

In vele steden bestaan er straatplannen, waarop met een cirkel wordt aangegeven wat binnen een straal van vijf minuten te voet bereikt kan worden. Kunnen we dit ook niet in ons gewest introduceren? Naast hun oriënterende en informerende functie dragen deze plannen ook bij tot de modal shift in de richting van de actieve vervoersmodi.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- In de gemeentelijke mobiliteitsplannen wordt geen aandacht geschonken aan het stadsmeubilair.

In mijn beleidsplan "Openbare werken en Vervoer" wel. Stadsmeubilair is immers een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. In het algemeen dienen banken comfortabel, goed gesitueerd en stevig verankerd te zijn; uitgevoerd in gebruiksvriendelijke, betaalbare en robuuste materialen, vlot te vervangen en eenvoudig te onderhouden. Een zekere uniformiteit inzake stadsmeubilair is zeker een goede zaak en kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door de bovenstaande principes inzake materiaalkeuze toe te passen. Anderzijds dient het meubilair ook bij te dragen tot de unieke uitstraling van een bepaalde plaats.

In het architectonische ontwerp dienen deze

tout en préservant leur mobilité. Le banc public a également une fonction sociale et peut sortir certains de leur isolement. Quelle importance la politique de mobilité accorde-t-elle aux bancs publics ?

Il y a quelques années, le prix van de Velde récompensait un projet de banc public. La Région ne pourrait-elle organiser un concours ? Ne devrait-elle pas se doter d'un mobilier urbain uniformisé ? À l'instar d'autres villes, les plans des rues de la ville ne pourraient-ils pas indiquer par un cercle les bancs les plus proches accessibles à pied ? Outre leur fonction d'orientation et d'information, ces plans contribuent également à promouvoir un mode de déplacement plus actif.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les plans communaux de mobilité n'abordent pas la question du mobilier urbain. Mon plan stratégique "Travaux publics et transports" bien. Le mobilier urbain fait partie intégrante de l'espace public. D'une manière générale, les bancs doivent être confortables, bien situés et fixés solidement. Ils doivent être fabriqués à l'aide de matériaux fonctionnels, relativement bon marché et solides. Enfin, leur remplacement et entretien doit être aisé. Une certaine uniformité en matière de mobilier urbain est une bonne chose et peut être mise en place grâce à l'application des principes susmentionnés en matière de choix du matériel. Le mobilier doit cependant contribuer aussi au rayonnement unique d'un lieu donné. Ces qualités doivent être pleinement utilisées dans la cadre du projet architectonique.*

kwaliteiten ten volle tot uiting te komen. Het zitbankontwerp waarvan u spreekt, ken ik niet, maar het is wel mijn bedoeling om architectuurwedstrijden te organiseren voor studenten en jonge architecten die originele ideeën kunnen leveren inzake stads- en wijkinrichting. Ze dienen dit te doen in samenspraak met de gebruikers voor wie de ruimte bedoeld is. De bedoeling is ook om respect voor de nieuwe inrichting te garanderen en misbruik te voorkomen. In de gemeente Evere, bijvoorbeeld, werden banken geplaatst in het kader van een lus ten behoeve van personen met een beperkte mobiliteit (PBM's).

Mijn collega Bruno De Lille heeft kort geleden een adviesbureau opgedragen een globaal voetgangersplan voor het gewest voor te bereiden, zoals voorzien in het Iris 2-plan. In dit kader zal worden nagedacht over het stadsmeubilair, de bebakening en de stratenplannen, die thans meestal op één zijde van de berichtenborden worden aangebracht. Verwacht wordt dat het voetgangersplan afgewerkt zal zijn tegen augustus 2011. Er wordt in opleidingen voorzien om de in dit plan ontwikkelde strategieën uit te voeren.

Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw kreeg de opdracht tegen eind 2011 een onderdeel van het voetgangersvademeccum op te stellen over de trottoirverhardingen. Er werd aan de Vereniging van de Stad en de Gemeenten gevraagd het statuut van de trottoirs te onderzoeken. Het is een interessant thema dat zeker aan bod zal komen

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik zal die informatie in elk geval overmaken. U hebt gezegd dat de gemeenten weinig aandacht besteden aan de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Misschien is het goed om daar bij de gemeenten op aan te dringen. Als het voetgangersplan klaar is in augustus, hoop ik dat we het in deze commissie kunnen bespreken.

- *Het incident is gesloten.*

Je n'ai pas connaissance du projet de banc dont vous parlez, mais j'ai l'intention d'organiser des concours d'architecture pour les étudiants et jeunes architectes qui pourront fournir des nouvelles idées en matière d'aménagement de la ville et de quartier. Ceux-ci devront néanmoins agir en concertation avec les usagers, à qui l'espace est destiné.

Dans le cadre du plan global piétons prévu par le plan Iris 2, une réflexion sera menée sur le mobilier urbain, sur le balisage et les plans de rue qui ne sont à l'heure actuelle placés que d'un côté des panneaux d'affichage informatifs. Le plan piétons devrait être terminé d'ici août 2011. Des formations seront organisées pour diffuser les stratégies développées dans le cadre de ce plan. Le centre de recherches routières s'est ainsi vu confier la rédaction, d'ici la fin 2011, d'une partie du vademecum piétons, portant sur les revêtements des trottoirs. L'Association de la Ville et des communes a, en outre, été chargée d'étudier le statut des trottoirs.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je transmettrai cette information. Par ailleurs, il serait souhaitable que les communes s'impliquent davantage dans l'application des plans de mobilité communaux. Enfin, dès que le plan piéton sera achevé, j'espère que nous pourrions débattre de ce sujet en commission et y accorder toute l'attention nécessaire.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het systeem van autodelen bij Brusselse bedrijven".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het is niet omdat je soms een auto nodig hebt, dat je daarvoor een eigen exemplaar in bezit moet hebben. Meer en meer mensen komen tot die conclusie en schrijven zich in het autodeelsysteem in. Er zijn al zo'n 6.000 Cambio-abonnees in ons gewest en recentelijk is Cambio begonnen met het veroveren van de bedrijfswereld.

Eind november werd het nieuws bekend dat Dexia een samenwerkingsovereenkomst sluit met Cambio en tien auto's door Cambio-abonnementen vervangt. Dat is een kwart van alle dienstwagens van Dexia Brussel. Op vraag van Dexia heeft Cambio drie nieuwe terminals geplaatst, namelijk aan de Galileilaan, de Pachecolaan en het Rogierplein. De bank gebruikt de Cambio-auto's voornamelijk overdag en andere abonnees kunnen ze 's avonds of tijdens het weekend gebruiken. Dexia is de eerste grote privéfirma die zich op die manier inschrijft in het Cambiosysteem.

Uit een onderzoek van het mobiliteitspatroon bij de Cambioklanten blijkt dat er voor elke Cambio-auto 10 tot 13 privéauto's minder aanwezig zijn op onze wegen. Concreet betekent dit dat er extra ruimte langs de weg vrijkomt voor groen, fietsparkings, enzovoort. Uiteraard zullen er ook heel wat minder

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "le système de voitures partagées dans les entreprises bruxelloises".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Avec déjà quelque 6.000 abonnés dans notre Région, Cambio vient de se lancer à la conquête du monde des entreprises.

À la fin novembre, Dexia a conclu un accord de coopération avec la société et remplacé dix de ses véhicules par des abonnements Cambio. À la demande de Dexia, trois nouveaux terminaux Cambio ont été installés. La banque utilise les voitures principalement en journée, tandis que les abonnés privés peuvent en profiter le soir ou le week-end.

Selon une enquête, chaque véhicule Cambio équivaut à 10 à 13 véhicules particuliers en moins sur nos routes, soit, concrètement, plus d'espace en voirie et une amélioration en termes de qualité de vie, de santé et de sécurité routière.

Par ailleurs, le système a encore un énorme potentiel de développement. Cambio s'est déclaré prêt à investir le marché des déplacements professionnels. Pour les entreprises, il n'offre que des avantages, que ce soit pour mieux rationaliser les déplacements ou pour être utilisé en combinaison avec le train.

kilometers per auto worden afgelegd. Dat betekent een hele verbetering op het vlak van gezondheid, verkeersveiligheid en levenskwaliteit. Het past zeker ook in het voornemen tot het verminderen van het aantal auto's met 20% in Brussel.

Bovendien is er nog heel wat potentieel om het systeem uit te breiden. Cambio laat weten dat het klaar is voor de markt van de beroepsverplaatsingen. Ook voor bedrijven biedt het systeem enkel voordelen. Allereerst is het een financieel voordeel dat ze niet langer auto's moeten kopen. Verder moet niet langer van werknemers worden geëist dat de bedrijven over een eigen wagen beschikken voor dienstverplaatsingen tijdens de werkuren. Er zal rationeler met dienstverplaatsingen worden omgesprongen en ook de combinatie van trein en Cambio wordt voor veel bedrijven een mogelijkheid met een interessante toegevoegde waarde.

Overigens biedt deze manier van werken ook een belangrijk voordeel voor privéklanten, die 's avonds en tijdens het weekend een uitgebreider aanbod zullen kunnen genieten. Cambio was oorspronkelijk voor privépersonen bedoeld. Zij gebruiken Cambio vooral 's avonds en in het weekend. Voor bedrijven en privépersonen ligt er dus een winst situatie in het verschiet.

In Gent en Antwerpen liggen bedrijvencentra die zich bij Cambio hebben aangesloten. In zones met meerdere bedrijven plaatst men een terminal die de verschillende bedrijven samen kunnen gebruiken. Er zijn dus gigantische mogelijkheden die het Brussels Gewest zo goed en zo snel mogelijk moet bevorderen.

Wat doet het Brussels Gewest om autodelen bij particulieren nog meer te bevorderen en daarnaast het systeem aantrekkelijker te maken voor bedrijven? Welke promotiecampagnes voert het Brussels Gewest? Voor welke doelgroepen zijn ze bedoeld?

Worden er ook beveiligde fietsenstallingen geplaatst bij Cambioterminals? Wie geen auto heeft, moet immers ook tot bij een Cambioterminaal geraken. Uit gegevens van Cambio blijkt dat klanten daarvoor vaak het openbaar vervoer of de fiets gebruiken.

Wat zijn de voorwaarden voor bedrijven om

Ce mode de travail présente aussi un grand avantage pour les particuliers, qui peuvent ainsi bénéficier d'une offre plus étendue le soir et le week-end.

À Gand et à Anvers, on installe des terminaux dans les zones regroupant plusieurs entreprises. Le système ouvre donc des possibilités énormes en Région bruxelloise.

Que fait la Région bruxelloise pour favoriser davantage le système de voitures partagées auprès des particuliers et rendre le système plus attractif pour les entreprises ? Quelles campagnes de promotion mène-t-elle ? Quels sont les groupes cibles ?

Installe-t-on des emplacements sécurisés pour les vélos à proximité des terminaux Cambio ?

Enfin, à quelles conditions doivent répondre les entreprises pour bénéficier de l'installation de terminaux Cambio ? Comment Bruxelles-Mobilité encourage-t-elle les entreprises à intégrer Cambio dans leurs plans de déplacements ? Comment rassemble-t-on les entreprises qui pourraient en tirer profit ensemble ?

Cambioterminals te plaatsen? Hoe stimuleert Mobiel Brussel bedrijven om in hun vervoersplannen rekening te houden met Cambio? Hoe worden bedrijven die er voordeel bij kunnen hebben om samen deel te nemen aan Cambio, bij elkaar gebracht?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- Zoals mevrouw Maes al zei, krijgt de auto inderdaad stilaan een andere maatschappelijke status. Om een auto te kunnen gebruiken, hoeft u er niet per se één te bezitten. Het Brusselse mobiliteitsbeleid moet het autodelen verder stimuleren.

Dexia doet een beroep op Cambio in plaats van nieuwe dienstwagens aan te kopen en geeft zo het goede voorbeeld aan andere Brusselse bedrijven. Op termijn zou Dexia zijn bedrijfswagens door Cambio-abonnementen moeten kunnen vervangen. De massale aanwezigheid van bedrijfswagens weegt zwaar op het Brusselse mobiliteitsbeleid.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Tot nu toe ondersteunde het gewest de promotiecampagnes van Cambio via de MIVB, onder meer via affiches in de metro die de MIVB ter beschikking stelde. Het Brussels Gewest gaf de MIVB daarvoor een tegemoetkoming die jaarlijks kon oplopen tot 60.000 euro. Die promotiecampagnes waren gericht op het grote publiek en natuurlijk in de eerste plaats op de gebruikers van het openbaar vervoer, dit wegens de complementariteit tussen Cambio en het openbaar vervoer. Deze samenwerking is ook opgenomen in artikel 54 van het huidige beheerscontract van de MIVB.

Vanaf dit jaar is dit soort directe financiële ondersteuning echter niet meer gepland. De voornaamste reden daarvoor is de vermoedelijke komst van andere privébedrijven voor autodelen op de Brusselse markt. Om de eerlijke concurrentie te vrijwaren, zal het gewest zich meer moeten richten

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- Comme le souligne Mme Maes, une tendance nouvelle se profile, qui différencie l'utilisation d'un véhicule de sa propriété. Celle-ci se confirmera dans les années à venir en Région bruxelloise. La politique régionale en la matière est positive, il y a lieu de la renforcer en soutenant ce dispositif.

L'initiative novatrice de la banque Dexia consistant à remplacer ses véhicules de service par des voitures Cambio est un exemple à suivre par les sociétés bruxelloises. À terme, celui-ci permettrait de remplacer les véhicules de société par des voitures partagées Cambio. La généralisation des véhicules de société grève notre politique de mobilité, il importe d'y remédier.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- Jusqu'à présent, la Région accordait à la STIB une subvention annuelle pouvant aller jusqu'à 60.000 euros pour l'organisation de campagnes de promotion de Cambio. Celles-ci s'adressaient en premier lieu aux usagers des transports en commun, en raison de la complémentarité entre Cambio et les transports en commun. Cette collaboration est également prévue à l'article 54 du contrat de gestion actuel de la STIB.

À partir de cette année, ce genre de support financier direct n'est cependant plus prévu. La raison principale est l'arrivée probable d'autres entreprises privées de covoiturage sur le marché bruxellois. Pour assurer une concurrence loyale, la Région devra davantage se concentrer sur une bonne régie et un bon encadrement du secteur croissant du covoiturage, plutôt que sur le soutien

op een goede regie en omkadering van de groeiende sector van het autodelen, in plaats van een specifiek privébedrijf financieel te ondersteunen. Cambio is immers in eerste instantie een privébedrijf.

Het gewest zal het autodelen wel verder promoten in het kader van de bedrijfsvervoersplannen. Alle elementen die we de bedrijven bezorgen over alternatieven voor de privéwagen, omvat ook informatie over autodelen. Wanneer een bedrijf bijvoorbeeld geïnteresseerd is in de organisatie van een 'mobiliteitsmiddag' in aanwezigheid van Mobiel Brussel, kan het op het aanvraagformulier aangeven of het bijkomende informatie wil krijgen over Cambio.

Cambio zelf heeft sinds enige tijd ook een business client manager, die zich vooral bezighoudt met de contacten met bedrijven, omdat dit voor Cambio een groeimarkt is. Deze markt is erg interessant, omdat de voertuigen ook tijdens de daluren (meer bepaald de kantooruren) rendabel zijn.

Bedrijven kunnen in bepaalde gevallen vragen om een terminal te krijgen in de onmiddellijke nabijheid van hun vestiging. Of Cambio dit aanvaardt, hangt echter af van de voorziene rendabiliteit en wordt dus geval per geval bekeken. Voor alle duidelijkheid, zelfs in een dergelijke geval gaat het niet om een terminal die exclusief voorbehouden is aan de werknemers van het bedrijf. Deze voertuigen blijven ter beschikking staan van alle Cambiogebruikers. Vaak is het interessanter om een gemengd station te creëren, waarvan overdag vooral de bedrijven gebruikmaken en 's avonds en in het weekend of tijdens de vakantie voornamelijk de omwonenden.

De automatisch beveiligde fietsenstallingen worden tot nu toe niet automatisch geïnstalleerd bij de Cambiostations. Wel bevinden veel Cambiostations zich in de omgeving van een metrohalte en is bijna elke metrohalte uitgerust met een fietsenstalling. Voor de nieuwe stations zullen de bepalingen gelden van punt 4.3 van het Iris 2-plan, die inhouden dat de stations in de nabijheid van haltes van het openbaar vervoer moeten aangelegd worden, en dat ze over fietsenstallingen moeten beschikken.

Of het al dan niet zal gaan over beveiligde fietsenstallingen zal moeten blijken uit de behoeften-

financier d'une entreprise privée spécifique.

La Région continuera néanmoins à encourager le covoiturage dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise.

Depuis peu, Cambio dispose aussi de son propre 'business client manager', qui s'occupe principalement des contacts avec des entreprises. Ces dernières représentent de plus en plus un marché en expansion pour Cambio.

Dans certains cas, des entreprises peuvent demander d'obtenir un terminal à proximité immédiate de l'endroit où elles sont situées. L'acceptation ou non par Cambio dépend de la rentabilité prévue et est donc analysée au cas par cas. Il ne s'agit alors pas d'un terminal exclusivement réservé aux utilisateurs du système au sein de cette entreprise ; ces véhicules restent à disposition de tous les utilisateurs Cambio.

Jusqu'à présent, les emplacements sécurisés pour vélos n'étaient pas automatiquement installés dans les stations Cambio. Pour les nouvelles stations, les dispositions du point 4.3 du plan Iris 2 devront être respectées. Celles-ci stipulent non seulement que les stations doivent être aménagées à proximité des arrêts des transports publics, mais qu'elles doivent également disposer d'emplacements pour vélos.

L'analyse des besoins réalisée dans le cadre du plan de stationnement devra déterminer s'il devra s'agir ou non d'emplacements sécurisés.

analyse die in het kader van het parkeerbeleidsplan gemaakt wordt.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het is zeer positief dat er verschillende autodeelsystemen in Brussel komen. Principeel is het goed om verschillende bedrijven op de markt te hebben. U zegt dat het gewest een betere regie en omkadering moet verzorgen, eerder dan het systeem financieel te steunen. Het is dan ook belangrijk om erover te waken dat er geen kakofonie van verschillende autodeelsystemen komt, waardoor die uiteindelijk niet optimaal zouden werken.

Ik vergelijk het een beetje met het openbaar vervoer. De Lijn, MIVB en TEC zijn alledrie actief op een bepaald grondgebied, maar een van de pijnpunten is dat ze niet hetzelfde ticketsysteem hebben. Als men andere autodeelsystemen toelaat, is het goed om bij voorbaat te onderhandelen met de verschillende autodeelsystemen. Ik kan me al inbeelden dat er op de meest interessante plaatsen auto's van twee tot drie autodeelbedrijven beschikbaar zijn, en dat er op andere plaatsen grote lacunes zullen zijn. Ik hoop dat u die regie- en omkaderingsrol ernstig neemt.

Ik wil graag weten of u samen met de minister van Economie stappen zult ondernemen. Nu laat u het over aan de privébedrijven die gaan kijken wat voor hen de meest interessante zone of bedrijven zijn. Als men het autodeelsysteem ook wil openstellen 's avonds en in het weekend, mogen er geen zwarte gaten ontstaan wegens commercieel onvoldoende aantrekkelijk. Ik hoop dat u daar waakzaam voor zal zijn en dat u met de minister van Economie de bedrijven zal aanmoedigen om in een dergelijk systeem te stappen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wat uw eerste bekommernis betreft, heb ik al gezegd dat het gewest een regierol kan spelen.

Wat betreft de potentiële zwarte gaten, is het zo dat het thema van het autodelen in onze contacten met de 19 gemeenten op de agenda staat. We vragen of er voldoende stations in de gemeente zijn en of men er eventueel nog meer wil.

Het tweede aspect betreft de financiële haalbaarheid voor de autodeelbedrijven. Er moet een

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'arrivée sur le marché bruxellois d'autres entreprises de covoiturage est une excellente chose, car elle favorisera une saine concurrence. Dans son rôle de régie et de bon encadrement, la Région devra toutefois veiller à ce que les différents systèmes soient également répartis sur l'ensemble du territoire de la Région, sous peine de voir les entreprises privées de covoiturage se concentrer sur les zones qu'elles estiment les plus intéressantes commercialement, et en délaisser totalement d'autres.*

Nous espérons que le ministre de l'Économie et vous-même serez attentifs à cet aspect et que vous encouragerez activement les entreprises à s'inscrire dans un tel système.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *En réponse à votre première préoccupation, j'ai déjà souligné le rôle de régie de la Région.*

Concernant les lieux potentiellement moins bien desservis que d'autres, le thème des voitures partagées est abordé dans tous nos contacts avec les dix-neuf communes, ainsi que la question du nombre de stations.

La viabilité financière pour les entreprises de

afweging worden gemaakt. Uit al mijn contacten met de gemeenten blijkt dat ze zeer positief reageren op Cambio. Ze zijn blij met de Cambio-stations en dringen vaak aan op extra stations.

Voor de bedrijven geldt eigenlijk hetzelfde. Het moet haalbaar zijn voor Cambio (of een ander bedrijf) om een autodeelsysteem voor bedrijven te organiseren. De auto's moeten natuurlijk voldoende worden gebruikt door de bedrijven. Het Brussels Gewest kan een bemiddelende rol spelen, maar uiteindelijk zullen de ondernemingen en autodeelbedrijven zelf moeten afwegen of het idee al dan niet interessant is.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
BÉATRICE FRAITEUR**

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

**betreffende "het parkeerbeleid in Brussel,
inzonderheid de uitbouw van ondergrondse
parkeerruimtes".**

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).*- *Mobiliteit is een van de grootste uitdagingen in Brussel. Alle voorspellingen wijzen erop dat het aantal auto's de komende jaren zal stijgen. Het Brussels Gewest moet een actief milieu- en mobiliteitsbeleid voeren om Brussel aantrekkelijker te maken voor bewoners en investeerders.*

Om de stad leefbaar te houden, zijn ingrijpende maatregelen nodig. Het autoverkeer veroorzaakt vervuiling en geluidsoverlast en palmt openbare ruimte in.

De auto moet niet uit de stad worden gebannen. Wel moet de overheid maatregelen nemen om meer

covoiturage est un deuxième aspect, qui devra faire l'objet d'une évaluation. Les communes sont très enthousiastes du système Cambio et aimeraient même voir le nombre de stations augmenter.

La Région bruxelloise peut jouer un rôle d'intermédiaire entre le secteur du covoiturage et les entreprises susceptibles d'adhérer à ce système. Au bout du compte, il leur appartiendra cependant d'évaluer l'intérêt et la rentabilité du système pour eux-mêmes.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME BÉATRICE
FRAITEUR**

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

**concernant "la politique de stationnement à
Bruxelles et, plus particulièrement, le
développement du stationnement
souterrain".**

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

Mme Béatrice Fraiteur.- La mobilité constitue l'un des enjeux essentiels à Bruxelles. Toutes les prévisions s'accordent sur l'augmentation du nombre de véhicules dans les années à venir. L'environnement est au cœur du projet urbain et nous devons pour notre Région mener une politique active sur le plan environnemental et celui de la mobilité afin de rendre notre Région attractive comme lieu d'habitat et d'investissement économique.

Pour garantir, demain, aux Bruxellois, un confort de vie, une ville responsable et conviviale, il faut poser des gestes forts.

openbare ruimte vrij te maken en de levenskwaliteit te bevorderen.

Een van de beste manieren om dat te doen, is de aanleg van ondergrondse parkeergarages. Een dergelijke maatregel heeft natuurlijk alleen maar zin als het aantal bovengrondse parkeerplaatsen wordt beperkt.

In het begin van de twintigste eeuw was de auto een luxevoorziening en werden er grote en mooi gedecoreerde parkings gebouwd. Rond de jaren vijftig stond heel de openbare ruimte in functie van de auto. Tegenwoordig worden parkeerplaatsen zoveel mogelijk aan het oog onttrokken. In veel Belgische en buitenlandse steden worden vandaag ondergrondse parkeergarages aangelegd. Ondergrondse parkings besparen openbare ruimte en getuigen tevens van de gewijzigde status van de auto.

In Sint-Gillis en Schaarbeek circuleren er plannen voor ondergrondse parkeergarages. Brussel-Stad overweegt om een ondergrondse parkeergarage aan te leggen aan de Grote Zavel. Ook in Elsene en Jette denkt men in die richting.

Het is toch niet normaal dat de Grote Zavel en een aantal andere Brusselse pleinen vol geparkeerde auto's staan? Door ondergrondse parkeergarages aan te leggen, zouden de pleinen er veel mooier bij liggen.

Er worden heel wat plannen voor ondergrondse parkeergarages gesmeed, maar er moet een beleid op gewestelijk niveau komen, in samenwerking met de gemeenten. De aanleg van parkeergarages zou meer openbare ruimte vrijmaken.

Wat zijn de prioriteiten van de regering op het gebied van ondergrondse parkeerplaatsen? Hoeveel geld wordt ervoor uitgetrokken? Is het geld afkomstig van het Brussels Gewest of van Beliris?

Wordt er overleg gepleegd met de betrokken gemeenten? Bestaat er een planning? Komt er een studie?

L'usage parfois abusif de la voiture, tant par les Bruxellois que par les navetteurs, n'est pas sans occasionner de nombreuses nuisances telles que la pollution, la bruit ou l'occupation inadaptée de l'espace public.

Parmi les mesures à prendre, nous devons développer une politique "autos admises", bien sûr, mais encadrée. L'objectif étant de dégager cet espace public, de préserver la convivialité et la qualité de vie en milieu urbain et d'y développer des lieux de rencontre.

Un des moyens qui semble le plus efficace serait d'organiser l'offre de stationnement en souterrain et particulièrement au niveau des places publiques, dans l'ensemble de notre Région.

Cette mesure n'a de sens que si elle est accompagnée d'une réduction du nombre de places de stationnement en surface, sans quoi, elle ne rencontrerait pas les objectifs poursuivis.

Cette option se développe d'ailleurs dans de nombreuses villes belges mais aussi à l'étranger. Au regard du résultat en termes de nuisance et de convivialité, on peut admettre qu'il s'agit là d'un choix judicieux. On peut d'ailleurs noter que cette évolution dans l'espace européen correspond à la place que l'automobile occupe dans notre société.

Alors qu'au début du 20^e siècle, l'automobile était considérée comme un luxe, les parkings étaient des immeubles sur plusieurs étages avec des façades décorées, des espaces même parfois chauffés. Dans les années 1950, c'est le "tout à l'automobile" et celle-ci est alors considérée comme un outil indispensable. Les parkings deviennent fonctionnels.

Aujourd'hui, la tendance est plutôt au camouflage des parkings, ils sont construits majoritairement sous les édifices dans un souci d'économie d'espace, mais aussi parce que l'automobile a changé de statut.

Dans la presse, un article faisait hier état de la volonté de la commune de Saint-Gilles de créer un parking pour 200 véhicules sous la place Marie Janson au parvis. Dans Le Soir du 7 décembre, on pouvait lire également que Schaerbeek lançait une étude de faisabilité pour la création de parkings souterrains et que la Ville de Bruxelles avait pour

objectif de vider la place du Grand Sablon des voitures en creusant un parking souterrain. À Ixelles, on parle de libérer la place Sainte-Croix dans la foulée du parking souterrain de la place Flagey, et Jette envisage la création d'un parking en sous-sol place du Miroir.

Je me permets de vous rappeler qu'il fut un temps où la Grand-Place était couverte de voitures. C'est quand même mieux aujourd'hui.

Il reste aujourd'hui d'autres endroits où ce problème subsiste, notamment la superbe place du Sablon. Est-il normal que ce joyau soit squatté par les voitures ? Ne serait-il pas agréable de réduire le nombre de places en surface et de prévoir un parking souterrain ? Imaginons la place du Châtelain dégagée de ses voitures, ou la place de la Résistance, le quartier Saint-Boniface, la place Rogier, la place Saint-Job...

Il y a de multiples initiatives en ce sens. Mais un tel projet global doit être planifié et se faire au niveau régional en collaboration avec les communes, dans le cadre d'une politique coordonnée sur l'ensemble du territoire de la Région. La création de parkings doit être étudiée afin de dégager certains espaces - à caractère touristique ou non - et faire de nos places publiques des lieux de rencontre et de convivialité.

Compte tenu de ce qui précède, quelles sont les priorités du gouvernement en matière de développement du stationnement souterrain ? Un budget est-il concrètement prévu à cet effet ? Si c'est le cas, provient-il de la Région ou de Beliris ?

Des concertations ont-elles lieu avec les communes bruxelloises visées ? Une planification existe-t-elle ? Une étude est-elle prévue par la Région pour aménager certains espaces publics en ce sens ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (*in het Frans*).- *Mevrouw Fraiteur gaat ervan uit dat het aantal auto's onvermijdelijk zal toenemen. Volgens mijn fractie hoeft dat niet per se zo te zijn.*

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- Si, pour résumer, Mme Fraiteur défend la thèse de parkings souterrains pour libérer l'espace public, elle se base sur un argument que je ne peux pas partager : l'inéluctable augmentation du nombre de véhicules automobiles

De voorzitter (in het Frans).- *Het is nochtans de realiteit.*

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Dat is niet zo.*

(Samenspraak)

De overheid kan het autobezit wel degelijk sturen, door bijvoorbeeld het autodelen of het openbaar vervoer te stimuleren.

De aanleg van ondergrondse parkeergarages lijkt misschien een goed idee, maar dat is slechts schijn. We zijn eerder voorstander van een nieuwe indeling van de openbare ruimte, en pleiten daarom voor het STOP-principe.

Ik ben het eens met uw analyse over de gewijzigde maatschappelijke status van de auto.

Toch geloof ik niet dat ondergrondse parkeergarages een mirakeloplossing zijn. Als schepen van Stedenbouw in Elsene heb ik de problemen ervaren die met de aanleg van de ondergrondse parkeergarage aan het Flageyplein gepaard gingen. Dergelijke werken duren enorm lang, veroorzaken veel overlast en zijn nefast voor buurtwinkels.

Ondergrondse parkeergarages kosten bijzonder veel geld. Ze kunnen ook nooit een andere bestemming krijgen. Bovendien hebben ze een negatieve invloed op de doorlaatbaarheid van de ondergrond en op het evenwicht van grondwaterlagen.

Een ondergrondse parkeergarage is pas rendabel als ze minstens 400 parkeerplaatsen telt. Dat betekent vier verdiepingen. Privé-uitbaters zijn dan ook enkel geïnteresseerd als de ondergrondse parkeergarages in druk bezochte winkelbuurten liggen.

Ondergrondse parkeergarages hebben ook gevolgen voor de openbare ruimte, want er moeten in- en uitritten worden aangelegd, verluchtungskokers geplaatst, enzovoort.

Kortom, ondergrondse parkeergarages brengen heel wat problemen met zich mee, ook al bewijzen

dans le futur. Pour mon groupe, ce n'est pas une fatalité.

M. le président.- C'est une réalité.

M. Aziz Albishari.- Non.

(Colloques)

Politiquement, il y a moyen de contrer le phénomène. Ce n'est pas une fatalité, nous ne sommes pas obligés, comme nous le faisons aujourd'hui dans notre pays, d'inciter les gens, par exemple, à s'endetter pour acheter une voiture. Nous pouvons mettre d'autres systèmes à disposition, comme Cambio ou les transports en commun. Pour nous, c'est socialement plus intéressant.

Le parking souterrain est donc une fausse bonne idée, même si nous défendons nous aussi l'idée de libérer l'espace public. Nous sommes pour un nouveau partage de l'espace public. Le principe STOP est, par exemple, très intéressant dans ce cadre.

Je m'accorde avec vous sur l'historique de la place de la voiture dans l'esprit de notre société et son évolution jusqu'à aujourd'hui.

Néanmoins, les parkings souterrains ne sont pas une solution miracle. Plusieurs problèmes et effets pervers sont à prendre en compte dans ce dossier. En tant qu'échevin de l'Urbanisme à Ixelles, j'ai été rapidement confronté à la problématique du parking de la place Flagey. La création de parkings souterrains implique des chantiers pharaoniques et interminables, générateurs de nuisances considérables pour les riverains et qui, dans certains cas, font périlcliter toute une série de commerces de proximité.

Les parkings souterrains représentent également un investissement extrêmement lourd en termes financiers, et irréversible puisque ces parkings ne peuvent être réaffectés à autre chose lorsqu'on constate leur inadéquation éventuelle.

Environnementalement, ils contribuent à l'imperméabilisation des sols et des sous-sols. De plus, ils portent atteinte à l'équilibre des nappes phréatiques. Ce dommage, qui est très difficilement

ze op bepaalde plaatsen wel hun nut.

Ik ben bijvoorbeeld gekant tegen de plannen voor een ondergrondse parkeergarage in Sint-Gillis, waar het parkeerprobleem niet van dien aard is om een dergelijke investering te rechtvaardigen.

Ik vind dat de overheid het gebruik van de openbare ruimte en de plaats van de auto in die openbare ruimte moet regelen, maar dat wil niet zeggen dat de auto volledig uit de stad moet worden gebannen.

Wat is uw standpunt over ondergrondse parkeergarages?

quantifiable et a parfois des conséquences imprévisibles, n'est absolument pas pris en compte et anticipé dans le discours politique.

De plus, pour que ces parkings souterrains soient rentables pour le gestionnaire privé, il faut qu'ils comportent un minimum de 400 places de parking, soit quatre étages. Les sociétés de gestion de parkings ne sont demandeuses d'un parking souterrain que dans les zones commercialement extrêmement intéressantes pour elles.

De plus, en termes d'infrastructures, l'impact des parkings souterrains sur l'espace public n'est pas négligeable, puisqu'il faut prévoir des trémies d'accès et de sortie, des bouches d'extraction et des édicules qui ont une prégnance non négligeable sur l'espace public. C'est d'autant plus vrai pour des places publiques enclavées dans des rues relativement étroites, comme la place du Sablon ou la place du Châtelain.

En conclusion, l'aménagement de parkings souterrains pose toute une série de problèmes connexes relativement compliqués.

En principe, nous ne sommes pas favorables à la multiplication des parkings souterrains. Cela n'exclut pas leur pertinence de manière ponctuelle, à certains endroits particuliers.

La création d'un parking souterrain sous la place Marie Janson à Saint-Gilles est, par exemple, une mauvaise idée. La pression du stationnement en voirie n'est en effet pas suffisante pour justifier la création de ce parking, qui coûtera cher à la commune et dont les habitants ne profiteront pas.

Rendre sa juste place à la voiture privée dans la ville, oui. Favoriser une requalification de l'espace public, oui. Je ne plaide pas non plus pour l'éradication totale de la voiture de la ville. Ce serait complètement illusoire.

Je voudrais connaître votre position sur la question du développement des parkings souterrains, qui sont des infrastructures lourdes et irréversibles.

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Ik ben het gedeeltelijk eens met mevrouw Fraiteur. Het valt*

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

M. Philippe Close.- L'interpellation de Mme Fraiteur pose un problème essentiel et je partage

me op dat haar standpunt niet overeenstemt met de mening die mevrouw Lemesre vertolkte in het kader van het Iris 2-plan. Blijkbaar heeft de MR zijn standpunt gewijzigd.

Om de openbare ruimte op de Grote Zavel vrij te maken, moet een ondergrondse parking worden aangelegd. Laten we pragmatisch zijn: een parkeerverbod op de Zavel zou niet werken. Er werd al een studie besteld. We kunnen de bocht die de MR nu maakt beter toejuichen, dan ons er vrolijk over te maken. De Zavel is immers een belangrijk commerciële pool van Brussel-Stad.

(Rumoer)

Pas in 1992 werd parkeren op de Grote Markt verboden. De MR zat toen niet in de meerderheid van de Brusselse gemeenteraad. Ook op het Sint-Katelijneplein werd tot zes jaar geleden nog geparkeerd.

Mevrouw Fraiteur wijst er terecht op dat elke gemeente haar eigen ding doet en dat het Brussels Gewest de zaak in handen zou moeten nemen.

De openbare ruimte nieuw leven inblazen, veronderstelt dat men eerst overal ondergrondse parkeergarages bouwt.

Er is een groot gebrek aan parkeerplaatsen voor reïsbussen. Bozar heeft lang aan een project voor een ondergrondse parkeergarage voor bussen gewerkt. Een privémakelaar wil het project zelfs financieren. Een eerste studie is klaar en de moeite van het bekijken waard.

Het grootste probleem van ondergrondse garages is dat ze de aanwezigheid van de auto in de stad stimuleren. Men zou de auto aan de periferie moeten kunnen tegenhouden.

Het Iris 2-plan maakt geen melding van een gewestelijk plan ter zake.

Mevrouw Fraiteur legt de vinger op de wonde. Is het niet hoog tijd dat het gewest op de parkeerproblematiek focust? Hoeveel pleinen komen in aanmerking? Hoeveel openbare ruimte wil men vrijmaken?

Er moet ook worden nagedacht over de mogelijkheid om parkeergarages die tijdens het weekend

une bonne part de ses analyses. Je note qu'elle diffère des interpellations qu'on a entendues lors de la discussion du plan Iris 2, de Mme Lemesre notamment, sur le dégagement des voitures de l'espace public. Il y a un changement d'attitude du MR par rapport à cette question. Mme Fraiteur, si vous proposez une résolution qui va dans ce sens-là, je la signerai avec plaisir.

Si on veut requalifier l'espace public du Sablon, par exemple, il faudra y construire un parking. On pourrait dégager l'espace en invitant les gens à se garer plus haut, mais ça entraînerait un conflit et il faut rester pragmatique. Une étude a été lancée, les comités de quartier ont avancé. Quand un partenaire dans un parlement décide d'évoluer et d'envisager les parkings souterrains au lieu du stationnement en surface, il faut le souligner et éviter de se moquer de son changement d'avis.

(Rumeurs)

En 1992, on a supprimé le parking sur la Grand-Place pour le remplacer par un parking souterrain. Le MR n'était pas dans la majorité à l'époque à la Ville de Bruxelles. Il y a dix-huit ans à peine, il y avait encore des voitures sur la Grand-Place, comme à d'autres endroits, par exemple sur la place Sainte-Catherine il y a six ans. Une fois qu'on fait disparaître les voitures, on les oublie très vite.

Et il y a des endroits où ce n'est pas possible. Il faut évaluer l'activité commerciale. Le Sablon est un enjeu important dans le centre-ville.

Je voulais simplement souligner l'évolution positive du MR sur cette question. Mme Fraiteur a raison de dire que chaque commune pense son projet de parking de son côté. Je trouve qu'à ce sujet, la Région a un vrai pouvoir à exercer.

Nous sommes confrontés à un réel problème. Requalifier l'espace public passe nécessairement par le fait de proposer aux gens "d'enterrer" leurs voitures et donc de construire des parkings souterrains partout.

Si l'on examine le problème sous l'angle touristique, on peut constater qu'il y a un gros problème de stationnement de bus touristiques. Bozar a travaillé un temps sur le projet d'enfouir les bus sous la place des Palais, projet que je trouve très intéressant, assez cher mais un opérateur privé

gesloten zijn, zoals de parking Kunst-Wet, ter gelegenheid van grote evenementen open te houden. Dat zou het stadscentrum ontlasten.

Het gewest dient dringend te zorgen voor de nodige coördinatie met de MIVB (voor aansluiting op het metronet) en de gemeenten. Wat gaat er de komende tien jaar gebeuren op het vlak van ondergrondse parkeergarages?

Ondergrondse parkeergarages zijn een goudmijn voor de privésector. De uitbater van bijna 80% van de ondergrondse parkeergarages in Brussel heeft geen reden tot klagen.

Het parkeerbeleid is erop vooruitgegaan. Ik denk onder meer aan de openingsuren. Maar de uitbaters mogen niet alleen op abonnees mikken. Op die manier zijn de parkeergarages immers bijna altijd volzet en zien automobilisten zich genoodzaakt om op de openbare weg te parkeren.

Ondergrondse parkeergarages zijn een unieke kans. In Montpellier mag men enkel in een ondergrondse parkeergarage parkeren en blijven de straten vrij. Tegelijk is er in openbaar vervoer en openbare ruimte geïnvesteerd. Montpellier voerde ook als eerste stad in Frankrijk opnieuw tramlijnen in.

Ondergronds parkeren komt de mobiliteit ten goede. Het gewest heeft nood aan een algemeen parkeerplan dat samen met de Brusselse gemeenten wordt opgesteld en voor de komende tien jaar soelaas biedt. Het is een werk van lange adem dat op termijn vruchten zal afwerpen.

Er is een tendens om de openbare ruimte voor andere doeleinden dan parkeergelegenheid te reserveren. Het wordt tijd om een globaal parkeerplan op te stellen. Het heeft tien jaar geduurd om in Brussel dynamische verkeersborden in te voeren. Nu is het systeem in zowat alle grote steden in voege.

Het algemeen parkeerplan moet er snel komen. Er moet wel een ideologische keuze worden gemaakt tussen publiek en privébeheer. Het is niet aan de overheid om te investeren in infrastructuur voor automobilisten.

Deze interpellatie biedt me de gelegenheid om nogmaals te benadrukken dat de coördinatie tussen

est prêt à le financer. Il y a une première étude qui a été faite et qui est à prendre en considération.

Le problème fondamental de ces parkings, c'est que l'on enfouit la voiture et, par ce biais, on la fait rentrer dans la ville. Plus on multiplie les parkings, plus on favorise la voiture dans la ville. Or il faudrait pouvoir arrêter, freiner l'arrivée de ces voitures à la périphérie.

Je pense qu'un plan régional est nécessaire mais le plan Iris 2 n'en parle pas beaucoup.

L'interpellation de Mme Fraiteur vise juste, il s'agit aujourd'hui de se questionner sur la pertinence de la politique de stationnement souterrain. Ne serait-il pas temps de se poser la question au niveau de la Région ? Combien de places est-on prêt à y consacrer ? Quelle proportion de l'espace public est-on prêt à dégager ?

Il est temps de faire un grand arbitrage sur cette question. Nous ne pouvons agir chacun dans nos communes : on en viendrait à construire des parkings distants d'une centaine de mètres parce que nous avons chacun la volonté de libérer l'espace public des voitures, alors que peut-être un seul parking serait suffisant.

Il y a une véritable réflexion de fond à avoir, on ne l'évitera pas.

Il serait fondamental d'entamer aussi une discussion sur ces parkings fermés le week-end. Je pense par exemple au parking Arts-Loi. Si, lors d'événements, celui-ci pouvait être ouvert le week-end en offrant un système de tickets couplés avec le métro, ce serait idéal. Voilà un parking et une station de métro qui desservent l'hyper-centre et qui permettraient d'encourager les voitures à ne pas entrer dans le pentagone. Il en va de même pour d'autres centres urbains, comme le centre d'Uccle ou de Saint-Gilles.

Il est urgent d'avoir une coordination régionale sur ces questions. Il faut une coordination avec les métros et les différentes communes. Il faut donc mettre en place un plan global sur les dix-neuf communes et se poser les bonnes questions. Les dix prochaines années, que fera-t-on en matière de parkings souterrains ?

N'omettons pas de souligner que pour le privé, ces

de verschillende bevoegdheidsniveaus moet worden opgevoerd.

parkings sont de vraies mines d'or. L'opérateur qui possède plus de 80% du marché sur la Région ne se plaint pas de la rentabilité de ses parkings. Son bilan à la Banque nationale peut en témoigner.

La politique de stationnement a déjà subi des avancées au niveau des heures d'ouverture, notamment avec les permis d'environnement. Cependant, il est inadmissible que certains misent toute leur rentabilité sur les abonnements. C'est ainsi que des parkings sont complets quasi en permanence, obligeant les automobilistes à se garer la journée en voirie.

Cette politique de stationnement doit être considérée comme une réelle opportunité. Prenez la ville de Montpellier, où l'on ne peut pas stationner ailleurs que dans un parking souterrain, ce qui permet de dégager la surface. Certes, la mairie y aurait échoué si elle n'avait pas investi simultanément dans le tram, l'espace public et le parking souterrain. C'est la première ville française à avoir véritablement réhabilité le tram.

Le stationnement souterrain constitue un authentique levier en matière de mobilité. Il importe que la Région se dote d'un plan global de stationnement en coordination avec les communes bruxelloises. Celui-ci nous permettra de disposer d'une vision claire de la situation pour les dix prochaines années au moins. Il s'agit certes d'un travail de longue haleine - sans bassin d'orage, on peut tabler sur deux ou trois ans - mais qui à terme, devrait porter ses fruits.

La tendance actuelle dans les communes consiste à rendre l'espace public à des utilisateurs autres que les automobilistes. Il est temps que la Région se dote d'un plan global de stationnement en ce sens. Il nous aura fallu dix ans pour doter le ville d'un système de fléchage dynamique. Ceci relevait d'un défi perçu comme impossible au cours de la législature précédente. Or, il s'agit d'un système qui est aujourd'hui généralisé dans toutes les grandes villes. Il n'aurait pas été acceptable que Bruxelles ne dispose pas du sien.

Nous devons renforcer notre politique de stationnement, en prévoyant notamment des parkings souterrains. Bruxelles doit se doter au plus vite d'un plan régional de stationnement. Aucune commune ne se sentira offensée de figurer sur celui-ci, au contraire, elle en sera d'autant plus

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

De heer Jef Van Damme.- Iedereen is het erover eens dat we ondergrondse parkings nodig hebben om openbare ruimte vrij te maken, zodat we pleinen kunnen aanleggen, dat er meer plaats komt voor voetgangers, openbaar vervoer en fietsers. Vrijwel iedereen staat achter die doelstelling.

Het aanleggen van ondergrondse parkings biedt echter geen oplossing voor het fundamentele mobiliteitsprobleem. Zoals de heer Close reeds zei, zorg je met parkeerplaatsen immers voor een aanzuigeffect. Het is alsof je auto's aantrekt naar de stad omdat er toch genoeg parkeerplaats is en iedereen zijn auto er kan kwijt raken. De vraag is dus niet alleen hoe we de openbare ruimte inrichten, maar ook of we willen dat de auto zo'n belangrijk vervoermiddel blijft. Je kunt overal ondergrondse parkings aanleggen, maar dan rijden er nog altijd evenveel auto's rond.

De tweede doelstelling die we moeten nastreven, is dat het autoverkeer in het Brussels Gewest daalt. In veel steden, zoals Amsterdam en Montpellier, wordt het autoverkeer verminderd door het parkeerbeleid aan te pakken. Je moet in feite het aantal parkeerplaatsen verminderen. Je moet er bijvoorbeeld voor kiezen om 300 bovengrondse parkeerplaatsen te schrappen en slechts in 200 of 250 ondergrondse parkeerplaatsen te voorzien. Daarover zou het debat moeten gaan: zijn we bereid om het mobiliteitsprobleem aan te pakken

valorisée.

Nous devons néanmoins faire un choix idéologique entre une gestion publique et une gestion privée du stationnement. Le stationnement à Gand, par exemple, est particulièrement bon marché, mais il me semble d'un autre côté que le tarif de stationnement à Bruxelles n'est pas particulièrement onéreux. Ce n'est pas aux pouvoirs publics de subventionner les automobilistes. Il convient plutôt d'investir dans les transports en commun. Le secteur privé pourrait très bien gérer le parking à Bruxelles.

Cette interpellation me donne l'occasion de rappeler le besoin d'intensifier la coordination entre les différents niveaux de pouvoir sur ce point.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La création de parkings souterrains permet de libérer l'espace public au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun. Elle ne résout cependant pas la problématique de la mobilité. Bien au contraire, elle a un effet aspirant et attire davantage les automobilistes.*

Nous devons donc non seulement déterminer notre conception de l'espace public, mais également définir l'importance que nous souhaitons accorder à la voiture comme moyen de transport.

Notre objectif est par ailleurs de réduire la circulation automobile en Région bruxelloise. De nombreuses villes européennes y sont parvenues en réduisant le nombre de places de stationnement. La Région bruxelloise est-elle prête à leur emboîter le pas ? La densité du trafic automobile à Bruxelles n'est pas due aux seuls navetteurs, puisque 50% des déplacements automobiles sont effectués par les Bruxellois eux-mêmes, bien souvent pour de petits trajets. C'est dû en partie au fait que les automobilistes disposent de places de stationnement en suffisance. Réduire leur nombre inciterait les Bruxellois à utiliser davantage les transports en commun.

En résumé, nous devons veiller à revaloriser l'espace public et à réduire la circulation automobile.

door het aantal parkeerplaatsen ook effectief te laten dalen? Ik hoop dat alle partijen achter die doelstelling staan.

Het probleem van het autoverkeer wordt lang niet alleen door pendelaars veroorzaakt. De cijfers liegen er niet om: Brusselaars nemen zelf 50% van de autoverplaatsingen in Brussel voor hun rekening. Ze gebruiken zelfs heel vaak de auto voor korte verplaatsingen. Dat komt gedeeltelijk omdat er voldoende parkeerplaats is. Als je parkeerplaatsen schraapt, zijn mensen veel sneller geneigd om het openbaar vervoer te gebruiken.

Er zijn dus twee doelstellingen: de openbare ruimte moet worden gehervat, maar het autoverkeer moet ook worden teruggedrongen.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Ik sta achter de uitspraken van mijn partijgenote. De tussenkomst van de heer Close was amusant, maar ik wil hem erop wijzen dat mevrouw Fraiteur het standpunt van de hele MR-fractie heeft verwoord.*

We eisen een globaal plan voor de ondergrondse parkings. Er bestaat geen overzicht van de beschikbare parkings. Mevrouw Fraiteur verwees naar allerlei projecten op gemeentelijk vlak, maar mijn partij dringt aan op een plan voor het hele gewest.

Hoe zult u de maatregelen in het strategisch plan voor openbare werken en vervoer 2010-2014, het Iris 2-plan en de ordonnantie van 2008 over het parkeerbeleid op elkaar afstemmen, en meer bepaald inzake ondergrondse parkeergelegenheid? Het thema wordt amper vermeld.

Het Iris 2-plan vermeldt tien locaties waar het parkeerprobleem het grootst is en een ondergrondse parking uitkomst kan bieden. Dit overzicht is louter informatief; er moeten nog haalbaarheidsstudies worden uitgevoerd.

De ordonnantie over het parkeerbeleid bepaalt dat er parkings moeten komen in buurten waar de buurtbewoners, zelfs na de invoering van bewonerskaarten, moeilijk een parkeerplaats vinden, of waar de openbare ruimte anders moet worden ingericht.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- J'aimerais appuyer les propos de ma collègue MR. En réponse à M. Close, dont l'intervention m'a beaucoup amusée, je rappellerai que ce que Mme Fraiteur vient de dire est le fruit d'une réflexion du groupe MR dans son ensemble.

Ce que nous revendiquons aujourd'hui - et je suis ravie que cela suscite l'enthousiasme de tout le monde -, c'est un plan global du stationnement souterrain à Bruxelles. Ce qui manque jusqu'à présent, c'est un cadastre des infrastructures existantes et des carences. Mme Fraiteur a cité les projets pensés, de manière un peu désordonnée, dans les différentes communes. Ce que nous demandons à la ministre, c'est donc un plan global.

Comment la ministre pense-t-elle articuler toutes les mesures qui se retrouvent dans le plan stratégique Travaux publics et Transports 2010-2014, dans le plan Iris 2 et dans l'ordonnance de 2008 portant organisation de la politique de stationnement, sur le point spécifique des perspectives en matière de parking souterrain dans le périmètre régional ? Actuellement, votre plan n'en précise pas grand-chose, si ce n'est qu'il s'agirait de la piste la plus coûteuse.

Dans le même temps, le plan Iris 2 identifie dix localisations d'infrastructures souterraines dans les zones les plus déficitaires, mais ajoute que ces renseignements ne sont donnés qu'à titre informatif, et qu'il appartient à l'agence régionale de

Het is natuurlijk de bedoeling dat de Brusselaars (en niet de pendelaars) beter worden van een nieuw systeem voor betalend parkeren. Hoe zult u daarvoor zorgen?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik steun het pleidooi van de heer Van Damme. Het vrijmaken van de openbare ruimte en de daling van het aantal auto's, zoals vooropgesteld in het Iris 2-plan, zijn inderdaad twee belangrijke doelstellingen. Het is eigen aan de mens om de weg van de minste weerstand te zoeken. Als de auto een gemakkelijk vervoermiddel blijft, zal men niet de mentale stap zetten om er afstand van te doen, al is het maar voor een kilometer.

De reacties van de handelaars zijn vaak tekenend. In mijn eigen gemeente, maar ook elders, schreeuwen ze moord en brand als iemand voorstelt om het aantal bovengrondse parkeerplaatsen te reduceren en alternatieven in te richten. Voor hen is dat onbespreekbaar, omdat zij ervan uitgaan dat ze daardoor klanten zullen verliezen.

Uit een concrete studie over het Astridplein in Jette blijkt nochtans dat de klanten niet alleen met de auto komen, maar dat het merendeel net te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer komt. Destijds in Gent waren het ook vooral de

stationnement de compléter cette analyse et de procéder à des études de faisabilité de ces parkings.

L'ordonnance de 2008 a pour mission, entre autres, l'étude et la création d'infrastructures de stationnement dans les zones où la pression menace le stationnement des riverains - et ce malgré la mise en œuvre de cartes de riverains dans les zones où la densité de population est importante -, et celles où l'espace public mobilisé par le stationnement en voirie doit être redistribué pour une meilleure qualité d'aménagement global.

Toute une réflexion fondamentale est à faire sur le système tarifaire. On voudrait, évidemment, que les Bruxellois profitent de ces mesures, et non les navetteurs. Et s'il n'y a pas de modèle de filtrage tarifaire, dans la mesure où ces parkings sont pour la plupart proches du cœur de la ville, ils bénéficieront finalement de manière optimale uniquement à ceux qui habitent à l'extérieur de la ville.

Comment allez-vous éviter cette juxtaposition de systèmes et mettre en place une politique tarifaire performante ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je soutiens le plaidoyer de M. Van Damme. La libération de l'espace public et la réduction du nombre de voitures sont des objectifs fondamentaux, qui figurent d'ailleurs dans le plan Iris 2. Chez l'être humain, c'est cependant la loi du moindre effort qui prévaut. Tant que la voiture reste un moyen de transport facile, il ne risque donc pas de l'abandonner, ne serait-ce que pour parcourir un kilomètre.*

Les réactions des commerçants sont souvent significatives. Dans ma commune, ils craignent que la réduction du nombre de places de stationnement ne les prive de leur clientèle. Une étude réalisée à propos de la place Astrid à Jette indique pourtant que la plupart des clients se déplacent à pied, à vélo ou en transports en commun. Il ne faut pas tomber dans ce piège. À Gand, les commerçants, qui avaient d'abord été rétifs au plan de circulation en boucles, constatent aujourd'hui une hausse de leur clientèle.

handelaars die protesteerden tegen het lussenplan. U mag niet in de val trappen van dit kortetermijndenken. Na een paar jaar stelden de Gentse handelaars immers vast dat hun zaken draaiden als nooit tevoren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het Brussels parkeerbeleid houdt rekening met de doelstelling om het autoverkeer in het Brussels Gewest met 20% te verminderen tegen 2018.*

Ondergrondse parkeergarages of parkeerplaatsen in gebouwen zullen de openbare ruimte ontlasten en zorgen voor een aangename en fraaiere stadsomgeving. We moeten evenwel vermijden dat deze bijkomende parkeerruimte een aanzuigeffect heeft.

Het parkeerbeleid dat we samen met het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap zullen voeren, moet verschillende elementen bevatten:

- *de aanleg van ontradingsparkings rondom het gewest, waarvoor overleg met de andere gewesten noodzakelijk is;*
- *een betere signalisatie om de autobestuurders vlotter naar de parkings te leiden;*
- *een betere parkeergelegenheid voor de buurtbewoners: wij willen de Brusselaars hun auto niet ontnemen, maar hen aanmoedigen om hun auto minder vaak te gebruiken.*

In september 2010 ging de studie over de opmaak van het parkeerbeleidsplan van start, zoals bepaald in de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Ze moet een parkeerbeleidsplan opleveren dat strookt met het Gewop maar ook met het Iris 2-plan, dat stelt dat het aantal bovengrondse parkeerplaatsen tegen 2018 met 16% moet verminderen.

Deze vermindering zal gecompenseerd worden door parkeerruimte elders, naargelang van de reële

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le sujet abordé dans cette interpellation nous unit tous, au-delà des clivages politiques. Le même souci a été exprimé par des représentants de tous les partis.

L'élaboration de la politique de stationnement s'inscrit dans le cadre de l'objectif de diminution de 20% du trafic automobile en Région de Bruxelles-Capitale pour l'année 2018.

Nous sommes convaincus que la création de parkings souterrains ou de places de stationnement dans les bâtiments permet de libérer de l'espace public et de mieux l'aménager pour, en définitive, améliorer la convivialité de la ville. Nous sommes également tout à fait conscients du fait que nous devons veiller à ce que la création de parkings supplémentaires n'ait pas pour effet d'attirer davantage de voitures. Nous nous inscrivons donc tout à fait dans ce qui a été dit par les différents intervenants.

La politique de stationnement que nous allons développer avec l'agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale doit travailler sur différents aspects :

- la création de parkings de dissuasion aux abords de Bruxelles, ce qui implique des négociations avec les deux autres Régions ;
- l'amélioration de la signalisation, afin d'orienter plus rapidement les automobilistes vers les parkings ;
- la problématique du stationnement des voitures des riverains. L'objectif n'est pas de dissuader les Bruxellois de posséder un véhicule, mais de les encourager à l'utiliser le moins possible.

L'étude de l'élaboration du plan de politique de stationnement, prévu par l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'agence de

behoeften. Er komt niet noodzakelijk een ondergrondse parkeerplaats voor elke bovengrondse plaats die verdwijnt.

Mevrouw Fraiteur, er is nog geen concrete planning voor de bouw van ondergrondse parkeergarages en dus ook nog geen budget. Pas wanneer het parkeerbeleidsplan definitief goedgekeurd is en de gemeenten hun actieplannen opstellen, kunnen we stappen in die richting zetten.

Mijnheer Close, publiek-private samenwerking is inderdaad mogelijk: de privésector gaat ervan uit dat ondergrondse parkeergarages rendabel zijn.

De parking aan de Wetstraat is een privéparking. Het gewestelijk parkeeragentschap zal met de eigenaar overleggen over een andere inrichting van de parking of ruimere openingsuren, maar het gewest heeft niet alles in handen.

De privésector lijkt van goede wil te zijn. De beheerders lijken geïnteresseerd en het is aan het parkeeragentschap om hen te overtuigen.

In afwachting van het gewestelijk parkeerplan blijven de Brusselse gemeenten een eigen beleid voeren.

Zo hebben Schaarbeek, Brussel-Stad en Molenbeek het gewest betrokken bij hun haalbaarheidsstudies. In Jette werd de parking aan het Spiegelplein opgenomen in de gewestelijke studie over tramlijn 9.

In afwachting van de ondergrondse parking aan het Flageyplein kon tijdens het weekend op het Heilig Kruisplein geparkeerd worden. Er werd dus geen parkeerruimte verplaatst.

Het zou interessant zijn een inventaris van alle initiatieven op te maken. De gewestadministratie (en later het parkeeragentschap) zal de initiatieven van nabij volgen om ze in het gewestelijk beleid in te passen. De gemeenten kunnen een beroep doen op de knowhow van het gewest.

Iedereen is het eens over het belang van een coherent gewestelijk parkeerbeleid.

stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale entrée en vigueur le 1^{er} mars 2009, a démarré en septembre 2010.

Le plan de stationnement qui en résultera devra s'intégrer étroitement dans les plans régionaux en vigueur, notamment le plan régional de développement (PRD), mais aussi le plan Iris 2. Ce dernier prévoit, à l'horizon 2018, une diminution de 16% des places de stationnement en voirie, afin de récupérer de l'espace public et de lui rendre sa convivialité et sa qualité de vie.

Il est prévu de compenser cette diminution par du stationnement hors voirie, en fonction des besoins réellement perçus. Ainsi, une place supprimée en surface ne sera pas nécessairement compensée par la création d'une place en souterrain. Il est possible qu'en certains endroits, les places en surface soient seulement compensées de moitié en souterrain. La situation concrète sera examinée dans le cadre du plan de stationnement.

Mme Fraiteur, il n'y a actuellement pas de planification concrète ou d'ordre de priorité au niveau du développement de l'offre de stationnement hors voirie. Par conséquent, il n'y a pas encore de budget prévu. Ce n'est qu'au moment où le plan de politique de stationnement sera approuvé définitivement et où les communes se seront attelées à l'élaboration des plans d'action communaux qu'il sera possible de lancer des démarches.

Je suis d'accord avec M. Close quand il dit qu'il y a une carte à jouer avec le secteur privé dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il est vrai que le secteur privé y voit une certaine rentabilité.

Concernant le parking de la rue de la Loi, n'oublions pas qu'il s'agit là d'un parking privé. Toutefois, cela ne doit pas empêcher l'agence régionale de stationnement d'engager des pourparlers avec ce propriétaire privé en vue d'aménager le parking différemment ou d'en élargir les heures d'ouverture, le week-end, par exemple. Mais nous n'avons pas toutes les clés en main.

Jusqu'à présent cependant, nous ne ressentons pas de mauvaise volonté dans le chef du secteur privé. Les gestionnaires se montrent intéressés, surtout quand ils peuvent jouer un rôle. Il reviendra à l'agence régionale de stationnement de les

convaincre.

En attendant ce plan régional, les communes bruxelloises continuent à prendre des dispositions en la matière.

Pour citer quelques exemples sans être exhaustive, Schaerbeek, la Ville de Bruxelles et Molenbeek ont associé la Région à leurs études de faisabilité afin d'optimiser la coordination. À Jette, le parking qui jouxte la place du Miroir a été intégré dans l'étude régionale de la ligne de tram 9.

À Ixelles, la place Sainte-Croix a été rendue accessible au stationnement uniquement pour le marché du week-end en attendant l'ouverture du parking souterrain. Il n'y a donc pas eu de transfert de places.

Il serait intéressant de faire un inventaire de toutes les initiatives et situations ponctuelles en la matière afin d'avoir une vue d'ensemble.

Il est clair que l'administration régionale dans un premier temps et l'agence de stationnement par la suite assureront un suivi continu de l'ensemble des initiatives qui seront développées par les communes afin d'assurer une cohérence de ces projets avec la politique régionale. Les communes pourront faire appel à l'expertise régionale en la matière.

Nous sommes tous conscients qu'il est indispensable de proposer une politique de stationnement cohérente en Région de Bruxelles-Capitale.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Nu heel wat gemeenten parkeermaatregelen nemen, moet het gewest dringend een standpunt innemen, een coördinatieplan opmaken en eventueel bepaalde ondergrondse parkings subsidiëren die er anders niet zullen komen bij gebrek aan middelen.*

U vindt coördinatie tussen de beleidsniveaus terecht belangrijk, maar er is meer nodig. Het gewest moet de gemeentelijke initiatieven ook coördineren en richting geven.

(Samenspraak)

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je remercie mes collègues pour le débat nourri qui a suivi cette interpellation. Celle-ci suscite des évocations diverses, qu'il s'agisse de mobilité, du plan Iris 2, de l'agence de stationnement ou de la diminution du nombre de voitures.

Actuellement, puisque de nombreuses communes prennent des initiatives en matière de stationnement, il me paraît urgent que la Région prenne position, réalise un plan de coordination et, éventuellement, subsidie certains parkings souterrains stratégiques qui menacent de ne pas être réalisés faute de moyens.

Op het vlak van mobiliteit houdt alles verband met elkaar. De komst van ondergrondse parkeer garages is positief, omdat er openbare ruimte vrijkomt. Mijn fractie wil echter dat het gewest zijn coördinerende rol vervult.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het herhaaldelijk uitvallen van de Poelaertliften".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Overeenkomstig het beheerscontract is de MIVB belast met het onderhoud van de lift aan het Poelaertplein. De MIVB krijgt hiervoor de nodige middelen in haar algemene dotatie.*

De lift die het Poelaertplein met de Pieter Breughelsquare verbindt, maakt momenteel deel uit van het Brussels landschap en is een belangrijk

Votre réponse m'a quelque peu déçue, toutefois j'apprécie l'importance que vous accordez à la coordination entre les niveaux de pouvoirs en ce sens. Il importe de passer au stade suivant puisque des initiatives ont déjà été prises par les communes et que certaines sont sur le point d'être réalisées. Il est fondamental que la Région coordonne ces initiatives, et oriente certains choix.

(Colloques)

Tout est lié dans la mobilité. Aujourd'hui, des parkings souterrains sont construits tous azimuts. Il s'agit d'initiatives positives pour mon groupe, car elles permettent de libérer et de valoriser l'espace public. Il s'interroge néanmoins quant au rôle de la Région en la matière, et attend de celle-ci qu'elle se manifeste notamment en ce qui concerne la coordination. Votre dernière phrase laisse néanmoins entrevoir une issue positive à cette problématique.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les pannes récurrentes des ascenseurs Poelaert".

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

Mme Céline Delforge.- Mme la ministre, le contrat de gestion qui lie la STIB et la Région stipule : "La dotation globale contient les montants repris ci-dessous, afin de permettre à la STIB d'intervenir rapidement dans les infrastructures souterraines et sur le réseau de surface, comme détaillé ci-après (l'entretien des ascenseurs publics à charge de la Région - Poelaert et stations -)...".

element in het netwerk van zachte mobiliteit voor voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit. De lift biedt bovendien een prachtig zicht op de benedenstad en is een echte toeristische trekpleister.

In 2008 werd de lift dagelijks door zo'n 5.000 personen gebruikt. Ik ben er zeker van dat het aantal gebruikers ondertussen nog is gestegen.

Jammer genoeg is de lift vaak stuk. Soms werkt er nog één liftkooi, maar soms zijn beide kooien buiten gebruik. Bij elk gedeeltelijk defect ontstaat er een lange rij wachtenden. Bij een volledig defect moeten de gebruikers de lange en onaangename helling tot aan het Justitiepaleis te voet afleggen. Door de pannes krijgen toeristen een negatief beeld van onze stad.

De technische problemen zijn niet nieuw. Ze bestonden al bij de indienstneming van de lift in 2002. In 2003 hebben de MIVB en de firma Schindler naar een oplossing gezocht.

In 2008 verklaarde toenmalig minister Smet dat de herstellingen en het onderhoud van de liften gedekt waren door een omniumcontract van 10 jaar ten laste van Beliris, voor een jaarlijks bedrag van 136.124 euro. Volgens minister Smet waren de defecten te wijten aan vandalisme. Hij rekende op de zichtbare aanwezigheid van bewakingscamera's om de vandelen af te schrikken. Volgens onze eigen ervaring heeft de lift niet echt te lijden onder vandalisme. Graffiti heeft nog nooit de werking van een lift gehinderd.

Dat er echter een en ander schort aan de lift is duidelijk: het duurt heel lang voordat de deuren sluiten, de kooien zijn gevoelig voor de minste gewichtsverandering, enzovoort. Wij vragen ons af of de liften wel goed ontworpen zijn.

De pannes zijn lastig, zijn niet goed voor het Brusselse imago bij de toeristen, en kosten de overheid ongetwijfeld ook heel wat geld.

Weet u dat de liften aan het Poelaertplein regelmatig uitvallen? Hoeveel pannes werden er in 2009 en 2010 vastgesteld? Wat waren de oorzaken? Hoeveel hebben die pannes gekost? Wie heeft die kosten ten laste genomen?

Vallen de liften nog onder de tienjarige waarborg?

De fait, l'ascenseur qui relie la place Poelaert et le square Breughel fait aujourd'hui pleinement partie du paysage et du réseau de mobilité douce bruxellois.

Il n'est d'ailleurs pas nécessaire de rappeler à quel point cet ascenseur constitue un outil de mobilité précieux pour les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les cyclistes qui franchissent ce dénivelé important plus aisément qu'en empruntant la grande rampe inconfortable et peu conviviale qui descend du Palais de Justice vers la place Breughel.

Il s'agit par ailleurs d'une véritable attraction touristique qui offre aux toursites qui circulent à pied un magnifique point de vue sur le bas de la ville. En 2008, il était fréquenté quotidiennement par quelque 5.000 personnes, et je ne doute pas que ce chiffre ait augmenté depuis lors.

Malheureusement, tout qui l'utilise régulièrement se sera rendu compte qu'il est fréquemment en panne. Souvent une seule des deux cabines est en fonction, mais il arrive que ce soient les deux cabines qui se trouvent hors d'usage. On l'a constaté empiriquement au moins deux fois en novembre et une fois en décembre, chiffres qui soulignent la récurrence du problème.

À chaque panne partielle, les usagers font la file. Ce sont des ascenseurs, pas des fusées, il leur faut donc du temps pour relier le haut au bas de la ville. Lors des pannes totales, les PMR (comme les piétons et les cyclistes) doivent se résoudre à un détour fastidieux et ceux qui en sont capables doivent emprunter la longue et abrupte rampe du Palais de Justice.

Ces pannes offrent en outre une piètre image de notre ville aux touristes de passage.

Ces problèmes techniques ne sont pas nouveaux. Il se sont présentés dès la mise en fonction de l'ascenseur en 2002. Dès 2003, la STIB et la firme Schindler s'étaient attelées à trouver une solution.

En 2008, le ministre Pascal Smet, interrogé sur le même sujet en commission de l'Infrastructure, expliquait que les réparations et l'entretien de l'ascenseur étaient couverts par un contrat omnium de dix ans à charge de Beliris pour un montant annuel de 136.124 euros.

Wanneer loopt die waarborg ten einde? Moet er geen constructiefout worden ingeroepen?

Le ministre attribuait à l'époque ces pannes à des actes de vandalisme et comptait sur la présence visible de caméras de surveillance pour dissuader les vandales.

Selon notre expérience, l'ascenseur ne fait pas particulièrement l'objet d'actes de vandalisme. On n'a jamais vu des graffiti empêcher un ascenseur de monter ou de descendre ! Par contre, il est clair que les deux cabines ont un fonctionnement très aléatoire. Les portes mettent en outre beaucoup de temps à se refermer ; les cabines sont sensibles aux moindres variations de poids. On peut légitimement se demander si ces ascenseurs ont été conçus pour l'usage auquel ils étaient destinés.

Outre les désagréments importants pour les usagers et la mauvaise image diffusée aux touristes, ces pannes à répétition ont certainement un coût conséquent pour les pouvoirs publics, qu'il s'agisse de Beliris, de la STIB ou de la Région.

Dès lors, Mme la ministre, je voudrais savoir quelle place occupe cet ascenseur dans votre politique des déplacements ? Êtes-vous informée de ces pannes à répétition et disposez-vous de données quant au nombre de pannes survenues en 2009 et 2010 ? Quelles sont les causes de ces pannes régulières ? Combien coûtent ces pannes et à charge de qui ces frais sont-ils portés ?

Ces ascenseurs sont-ils encore couverts par une garantie décennale ? Dans l'affirmative, quand vient-elle à échéance et n'y a-t-il pas matière à faire valoir, tant qu'il en est encore temps, un vice de conception ?

De voorzitter (in het Frans).- *Mevrouw Delforge, u hebt het over 5.000 gebruikers. Zijn dat 5.000 gebruikers per dag?*

M. le président.- Juste une précision, Mme Delforge : dans votre interpellation, vous parlez de 5.000 visiteurs. S'agit-il de 5.000 visiteurs par jour ? Ce chiffre est quand même étonnant.

Mevrouw Celine Delforge (in het Frans).- *Inderdaad.*

Mme Céline Delforge.- Oui, c'est bien cela.

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

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

Mevrouw Annemie Maes.- De opening van de liften was voor een heleboel mensen een belangrijke gebeurtenis, ook voor mij. Iedereen is het eens over het belang ervan voor toeristen, fietsers en eenieder die het hoogteverschil moet overbruggen. Ik herinner me dat de liften vanaf het eerste jaar al kinderziektes hadden. Het sluiten van de deuren gaat ontzettend traag. Mensen zijn ongeduldig en beginnen op de knoppen te drukken. Dat is een normale reactie als de deuren niet goed sluiten. Er is op een bepaald moment sprake geweest van vandalisme, maar het is iets te gemakkelijk om de slechte werking van de liften daaraan te wijten. De oorzaak zal wellicht bij verschillende factoren liggen. Het concept van de liften was goed. Eigenlijk zijn ze het slachtoffer van hun eigen succes geworden.

De liften zijn ondertussen bijna tien jaar oud en hebben nog altijd dezelfde kinderziekten. Naast de regelmatige pannes zijn er ook nog de stakingen bij de MIVB. De liften behoren blijkbaar tot het rollend materieel van de MIVB, waardoor bij een staking de deuren worden gesloten.

Als er tien jaar lang dezelfde fouten worden vastgesteld, kan er gesproken worden van een conceptuele fout. Het onderhoudscontract loopt tot 2012. Misschien moet er opnieuw worden onderhandeld, zodat de fouten kunnen worden opgelost. Ik blijf ervoor pleiten dat de liften zo optimaal mogelijk werken, niet alleen in het belang van de toeristen maar ook van de Brusselaars.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De liften op het Poelaertplein werden op 26 juni 2002 in gebruik genomen. Gedurende de maanden die daarop volgden, stelde de MIVB een groot aantal pannes vast. Ook bleken de interventietijden van de firma Schindler nogal lang.*

Er werden verbeteringen uitgevoerd en het aantal pannes daalde aanzienlijk. De definitieve oplevering van de liften vond plaats op 1 september 2004, de einddatum van de garantieperiode. Op die datum ging een tienjarig omniumcontract in, ondertekend door Beliris en Schindler.

Het beheer en de opvolging van het onderhouds-

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'inauguration des ascenseurs demeure un événement marquant. Nous convenons tous de leur intérêt.*

Victimes de leur succès, ils souffrent toutefois depuis près de dix ans des mêmes maladies de jeunesse. On peut donc parler d'une erreur de conception. De surcroît, aux pannes régulières s'ajoutent les grèves de la STIB, qui entraînent la fermeture des ascenseurs, puisqu'ils font partie du matériel roulant de la société.

Le contrat d'entretien arrive à échéance en 2012. Ne conviendrait-il pas de le renégocier afin de résoudre tous les problèmes ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les ascenseurs de la place Poelaert ont été mis en service le 26 juin 2002. Durant les premiers mois de leur fonctionnement, la STIB a constaté un taux de pannes élevé ainsi que des délais d'intervention relativement longs de la part de la firme Schindler. En conséquence, des dispositions ont été prises vis-à-vis du sous-traitant en vue de remédier à ces problèmes.

Des améliorations ont été apportées et le nombre de pannes sur ces appareils a sensiblement diminué, permettant la réception définitive des ascenseurs associée à la fin de leur période de garantie au 1^{er} septembre 2004. À partir de cette date, un

contract is in handen van de MIVB. Daarvoor worden dezelfde middelen aangewend als die voor de liften en roltrappen van de Brusselse metro. De technische beschikbaarheidsgraad voor de liften in de metro bedroeg in de periode van januari tot november 2010 97,56%.

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

Het onderhoud van de metaalstructuur wordt volledig beheerd door de MIVB, en bekostigd door de gewestelijke dotatie.

De Poelaertliften maken deel uit van het duurzaam mobiliteitsbeleid. Ze zijn een voorbeeld van intermodaliteit en zijn toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit.

In 2009 is de eerste lift 30 keer uitgevallen en de tweede 52 keer. In 2010 werden 41 pannes geregistreerd voor de eerste lift en 45 voor de tweede. Wanneer er zich een panne voordoet, wordt de technische dispatching van de MIVB via tele-signalisatie rechtstreeks gewaarschuwd. Daarna wordt onmiddellijk contact opgenomen met de firma Schindler. Na de herstelling worden de interventieverslagen voor opvolging en analyse overgemaakt aan de MIVB.

De pannes waren van velerlei aard:

- 105 interventies aan het mechanisme van de portaal- of kooideuren;*
- 30 interventies wegens vandalisme;*
- 19 interventies aan de bedieningskast;*
- 14 interventies om uiteenlopende redenen.*

Onlangs werden versleten onderdelen van het deurmechanisme vervangen. De weersomstandigheden van de afgelopen maanden hebben een significante stijging van het aantal pannes veroorzaakt.

(verder in het Nederlands)

contrat d'entretien du type omnium a été attribué à la firme installatrice Schindler par Beliris pour une période de dix ans, qui prend fin en 2014.

Le contrat de maintenance de ces deux ascenseurs est géré et suivi par la STIB. Les moyens mis en œuvre pour garantir une disponibilité maximale sont les mêmes que ceux utilisés pour les ascenseurs et escalators du métro bruxellois. Ces moyens ont permis d'atteindre un taux de disponibilité technique pour l'ensemble des ascenseurs du métro de 97,56%, durant la période de janvier à novembre 2010.

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

La maintenance de la structure métallique (entretien, nettoyage, réparations, etc.) est entièrement gérée par la STIB et imputée sur la dotation régionale.

Les ascenseurs de la place Poelaert font partie intégrante de la politique de mobilité durable. Ils s'inscrivent pleinement dans la logique d'intermodalité et d'accessibilité aux PMR.

En 2009, 30 pannes ont été dénombrées pour le premier ascenseur contre 52 pour le deuxième. En 2010, 41 arrêts ont été enregistrés pour le premier appareil et 45 pour le deuxième.

Le dispatching technique de la STIB est informé en direct des dysfonctionnements via un système de télésignalisation et appelle la firme Schindler immédiatement en cas de panne. Après intervention du dépanneur, les rapports d'intervention sont transmis, pour suivi et analyse, au service de la STIB responsable de la gestion des ascenseurs.

À l'analyse des résultats, on relève les causes de panne suivantes :

- 105 interventions dont l'origine se situe au niveau du mécanisme des portes palières ou des portes cabines ;
- 30 interventions pour cause de vandalisme (à noter cependant que les avaries liées aux portes

Sinds 25 november 2010 zijn er al 25 klachten geregistreerd.

(verder in het Frans)

Het gebruik van de liften aan het Poelaertplein neemt sterk toe. In 2008 waren er ongeveer 5.000 gebruikers per dag. Dit aantal steeg tot 6.200 in 2010, een toename van bijna 25%. Het aantal pannes volgde deze trend niet.

De kosten veroorzaakt door de onbeschikbaarheid van de Poelaertliften worden in twee categorieën opgedeeld:

- *Het omniumcontract met de firma Schindler ging in op 1 september 2004 voor een duur van 10 jaar. Het is ten laste van Beliris voor het niet herziene bedrag van 136.124 euro.*
- *De reparaties wegens vandalisme zijn ten laste van de MIVB en worden aangerekend op de gewestelijke dotatie. De kostprijs voor 2010 bedraagt 6.331,66 euro.*

Alle onderhoudswerken en preventieve interventies, buiten gevallen van kwaad opzet, worden gedekt door het omniumcontract, dat loopt tot 31 augustus 2014. Een analyse heeft geen enkele ontwerpfout aan het licht gebracht. De voornaamste redenen voor de problemen zijn intensief gebruik, fout gebruik, kwaad opzet en extreme weersomstandigheden.

(verder in het Nederlands)

Dat de deuren traag sluiten, zit in het concept van die liften omdat er veel mensen binnen moeten, soms ook met kinderwagens en fietsen, en men heeft die wat tijd willen geven. Als er ooit aan nieuwe liften wordt gedacht, zal dat zeker in de evaluatie opgenomen worden.

peuvent également faire suite à des actes d'incivilité) ;

- 19 interventions au niveau de l'armoire de manœuvre ;
- 14 interventions pour différentes raisons (câble de traction déraillé, radar défectueux, etc.).

Une partie importante des pièces d'usure au niveau du mécanisme des portes a récemment été remplacée afin de limiter les indisponibilités. Notons également que les conditions climatiques des derniers mois ont aggravé la situation, entraînant une augmentation significative des pannes.

(poursuivant en néerlandais)

Quelque 25 plaintes ont déjà été enregistrées depuis le 25 novembre 2010.

(poursuivant en français)

La fréquentation des ascenseurs de la place Poelaert connaît une forte augmentation. En 2008, quelque 5.000 utilisateurs étaient dénombrés par jour. Ce nombre est passé en 2010 à 6.200 usagers quotidiens, soit une augmentation de près de 25%. Le nombre de pannes n'a, par contre, pas suivi cette évolution.

Les coûts engendrés par l'indisponibilité des ascenseurs Poelaert se répartissent en deux catégories :

- les coûts liés au contrat d'entretien omnium avec la firme Schindler. Ce contrat, d'une durée de 10 ans ayant pris cours le 1^{er} septembre 2004, est à charge financière de Beliris pour un montant non révisé de 136.124 euros ;
- les réparations suite à des actes d'incivilité sont à charge de la STIB et sont imputées sur la dotation régionale. Les coûts, pour 2010 s'élèvent à 6.331,66 euros.

Tous les entretiens et interventions préventifs, en dehors des actes de malveillance, sont couverts par le contrat omnium jusqu'au 31 août 2014. Les résultats d'analyse de fonctionnement ne montrent pas de vice de conception. Les principaux motifs à l'origine des problèmes sont un usage intensif, une

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- We kunnen moeilijk een beroep doen op de tienjarige garantie, als die verstreken is. Als het hoge aantal pannes het gevolg is van het intensieve gebruik van de liften, kunnen we daar alleen uit besluiten dat ze belangrijk zijn voor de Brusselse mobiliteit.

Als we ons baseren op de 87 pannes in 2009 en de 86 pannes in 2010, kunnen we besluiten dat er zich gemiddeld om de vier dagen een probleem voordoet, zonder garantie dat er binnen 24 uur een oplossing komt. Het is dan ook normaal dat de liftgebruikers hun ontevredenheid uiten. Daar komt nog bij dat de helling aan het Justitiepaleis tijdens de winterpiek er zeer glad bij lag.

De schade door vandalisme is vrij beperkt, gezien de MIVB hiervoor slechts een bedrag van 6.000 euro uittrekt, terwijl onderhoud en reparatie 120.000 euro kosten.

(Samenspraak)

Het valt te betreuren dat de overheid niet meer zorg besteedt aan liften die zo intensief worden gebruikt. De cijfers die u ons voorlegt, zijn verontrustend. Het aantal pannes ligt te hoog. De liften van het Poelaertplein worden daarenboven onvoldoende gebruikt, omdat ze één dag op vier defect zijn.

U moet er bij de MIVB op aandringen het beheerscontract na te leven en een betere dienstverlening te verzekeren. Het zijn in de eerste plaats de zwakste burgers die het slachtoffer zijn van de pannes.

utilisation pas toujours appropriée de la part des usagers, des actes de malveillance et des appareils soumis à des conditions climatiques extrêmes.

(poursuivant en néerlandais)

Les portes se ferment lentement, c'est prévu ainsi, car de nombreuses personnes doivent y entrer, parfois avec des vélos et des poussettes. Ce point interviendra certainement dans l'évaluation si l'on songe un jour à de nouveaux ascenseurs.

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

Mme Céline Delforge.- S'il ne subsiste plus de garantie décennale en cours, il serait bien entendu difficile d'y faire appel ! Si le nombre élevé de pannes est lié à une utilisation intensive, celle-ci ne peut que nous renforcer dans l'idée que ces ascenseurs jouent un rôle fondamental dans la mobilité bruxelloise.

En cumulant les arrêts de fonctionnement des deux cabines, on atteint un nombre de 87 pannes en 2009, de 86 en 2010, soit un problème environ un jour sur quatre, sans garantie que la panne soit réparée dans les 24 heures.

Le facteur du vandalisme semble relativement anecdotique puisque le coût lié aux incivilités, à charge de la STIB, représente un montant de 6.000 euros, ce qui reste raisonnable. En sus de cela, un montant de plus de 120.000 euros est consacré à l'entretien et aux réparations qui ne sont pas liées à des incivilités.

Par conséquent, la qualité du service rendu n'est pas du tout garantie puisque l'utilisateur a une chance sur quatre au minimum de se retrouver face à un problème. Les personnes qui empruntent régulièrement ces ascenseurs sont pénalisées par cette situation et expriment d'ailleurs leur mécontentement.

De plus, par temps froid ou par gel, les rampes du Palais de Justice ne sont pas déneigées et se transforment en véritable patinoire.

(Colloques)

Il est regrettable que les autorités n'aient pas

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb geen cijfers over het aantal dagen dat de beide liften tegelijkertijd stuk waren, maar ik zal ze opvragen. Ik denk echter niet dat u zomaar een aantal cijfers kunt optellen om te besluiten dat er een ernstig probleem is. We zouden natuurlijk willen dat de liften minder vaak defect zijn. Ik zal de bekommernissen van de commissieleden overmaken aan de verantwoordelijke ambtenaren en zal proberen om u cijfers te bezorgen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Zelfs wanneer er maar één lift defect is, heeft dit aanzienlijke gevolgen voor de dienstverlening, omdat de liften zeer traag zijn. Niemand schuift graag lang aan alvorens de lift te kunnen gebruiken.

- *Het incident is gesloten.*

anticipé l'utilisation intensive de ces ascenseurs ou décidé de renforcer leur entretien.

Les chiffres que vous nous communiquez ne sont pas rassurants. Ils n'indiquent en tout cas pas un taux de panne acceptable. De plus, vous signalez que le taux de fonctionnement est de 97,5% pour l'ensemble des ascenseurs, ce qui signifie que les ascenseurs de la place Poelaert enregistrent une sous-performance, puisqu'ils sont en panne un jour sur quatre.

En tant qu'autorité de tutelle, vous devez insister auprès de la STIB pour qu'elle honore le contrat de gestion qui la lie à la Région et assure un meilleur service. D'autant plus que ce sont les usagers les plus fragiles qui sont les premières victimes de cette situation. En termes d'image et de facilités, cette situation est extrêmement regrettable. Je ne peux que vous suggérer de prendre contact avec la STIB pour qu'elle améliore ses performances à ce niveau.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Je veillerai à me procurer les chiffres relatifs au nombre de jours de pannes simultanées des deux ascenseurs. Il n'est toutefois pas pertinent de se contenter de les additionner pour conclure que le problème est grave.

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

Mme Céline Delforge.- Même s'il n'y a qu'un seul ascenseur en panne, cela représente quand même une dégradation non négligeable du service, d'autant plus que ces ascenseurs sont assez lents, ainsi que Mme Annemie Maes l'a fait remarquer. S'il faut faire de longues files pour les utiliser, c'est assez gênant.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de problematiek van de harde kernen in de Brusselse taxisector".

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

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- Op 29 juli 2010 is een akkoord met de taxisector gesloten. Dat akkoord heeft onder meer tot doel de dienstverlening te verbeteren. In samenwerking met de taxisector zal een gedragscode of charter worden uitgewerkt.

Tijdens de onderhandelingen hebben alle betrokkenen erkend dat het belangrijk is dat de reglementering wordt nageleefd als men het imago van de sector wil verbeteren en de rendabiliteit verhogen.

Een probleem waarmee de taxisector al sinds de jaren zeventig kampt, is dat van de harde kernen. Om het gebrek aan rendabiliteit te compenseren, nemen sommige chauffeurs hun toevlucht tot twijfelachtige praktijken: zij weigeren korte ritten, rekenen ten onrechte tarief II aan, maken afspraken met hotels en bedrijven om de meest voordelige ritten te krijgen, enzovoort...

Sommige chauffeurs nemen maar af en toe hun toevlucht tot dergelijke praktijken, maar bij anderen is het een gewoonte geworden. Sommige chauffeurs staan op bepaalde strategische punten aan stations en hotels (Brussel-Centraal, Albert Borschettecentrum, Amigohotel, SAS Radisson, enzovoort) en ontwikkelen zo no-goareas. Anderen weigeren systematisch ritten die niet de luchthaven als bestemming hebben en verkiezen uren op een potentiële klant te wachten in plaats van hun strategische plaats te verliezen.

Het is in het belang van de sector dat er aan dergelijke praktijken snel een einde wordt gemaakt.

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "la problématique des noyaux durs dans le secteur des taxis bruxellois".

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

M. Jamal Ikazban.- L'accord sectoriel du 29 juillet dernier vise, entre autres, à prendre des mesures concrètes pour augmenter la qualité du service et la satisfaction de la clientèle. Il y est prévu l'élaboration d'un code de conduite ou d'une charte, en concertation avec le secteur, comprenant des mesures concrètes en matière de services, de véhicules, de chauffeurs...

Lors de la négociation de l'accord, l'ensemble des acteurs a - heureusement - reconnu la nécessité de respecter la réglementation en vigueur. Ce sont là des décisions importantes et nécessaires afin d'améliorer l'image du secteur et de favoriser sa rentabilité.

Je souhaite, en ce sens, attirer votre attention sur un phénomène en grande partie responsable de la mauvaise image du secteur des taxis bruxellois. Il s'agit, de ce que le secteur appelle le "phénomène des noyaux durs" qui perturbe le monde du taxi depuis de trop nombreuses années. Ce phénomène apparaît dans les années 1970. Pour pallier le manque de rentabilité, déjà à cette époque, certains chauffeurs imaginaient des procédés peu orthodoxes pour rentabiliser leurs prestations. Ces pratiques, pour le moins douteuses, consistent soit à refuser les petites courses, soit à faire un usage abusif du tarif II, soit encore à rechercher des correspondants dans les hôtels et les réceptions de sociétés pour obtenir, moyennant commissions, les courses les plus intéressantes.

Si, pour certains chauffeurs, ces pratiques ne sont qu'occasionnelles, pour d'autres, elles sont devenues la seule et unique façon de travailler. Des

Dat moet een prioriteit zijn voor de overheid.

Bent u op de hoogte van deze wanpraktijken? Welke maatregelen heeft de administratie genomen om ze in te dijken? Hebben die maatregelen de verwachte resultaten opgeleverd? Hebt u met de vertegenwoordigers van de sector gesproken? Welke voorstellen doen zij?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ook aan het Noordstation is er een probleem met taxichauffeurs die ritten naar Tour & Taxis weigeren of enorme omwegen doen.

U hebt een gedragscode afgesproken met de sector. Hoe kunt u de naleving daarvan verbeteren? Is er een digitaal aanspreekpunt waar mensen met

chauffeurs se regroupent autour de certains points stratégiques tels les gares, les hôtels, et développent en quelque sorte des zones de non-droit. On peut recenser plusieurs zones, comme les alentours de la gare de Bruxelles-Central, le centre Albert Borschette de la rue Froissart ou les grands hôtels, tels l'Amigo ou le SAS Radisson.

D'aucuns refusent systématiquement toutes les courses qui ne concernent pas l'aéroport, préférant attendre des heures le client potentiel plutôt que risquer de perdre leur stationnement stratégique en acceptant une course à l'intérieur du périmètre. Bon nombre de clients se voient ainsi purement et simplement refuser l'accès aux véhicules.

Il en va de l'intérêt du secteur de mettre rapidement fin à une pratique qui n'a que trop duré et qui contribue manifestement à nuire au secteur et à ternir son image. La disparition des noyaux durs doit devenir une des priorités des autorités.

Avez-vous connaissance du phénomène ? Quelles sont les démarches que votre administration a déjà entreprises afin d'endiguer ce phénomène ? Quels résultats ces démarches ont-elles donné ?

Si le souhait de l'autorité est de réellement instaurer un service de qualité, ne pensez-vous pas qu'il est urgent de prendre toutes les mesures utiles afin de tirer définitivement un trait sur ces pratiques ? Quels moyens allez-vous engager pour y parvenir ?

Le secteur des taxis bruxellois souffre de ce phénomène. Avez-vous eu l'occasion d'en débattre avec ses représentants et êtes-vous sensible à leurs pistes de solution ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les taxis de la gare du Nord refusent également d'effectuer les trajets vers le site de Tour & Taxis, ou font d'énormes détours.*

Vous avez convenu d'un code de conduite avec le secteur. Comment le faire respecter davantage ? Existe-t-il un guichet électronique pour déposer ce

dergelijke klachten terecht kunnen, zodat u op basis daarvan met de sector kunt onderhandelen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Na de betoging van 29 oktober 2010 heeft men mij op de hoogte gebracht van het bestaan van harde kernen. De andere praktijken waren mij reeds bekend. Ik ben vastberaden om die aan te pakken.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, we werken verder aan de gedragscode die ik afgesproken heb met de taxisector en al de elementen die u noemt, zullen daarin aan bod komen.

(verder in het Frans)

De administratie verricht geregeld controles in de genoemde zones, namelijk de omgeving van het Centraal Station, het Borschettencentrum, de grote Brusselse hotels en het Noordstation.

(verder in het Nederlands)

Het Noordstation ligt trouwens dicht bij het administratieve centrum waar de controleurs gevestigd zijn.

(verder in het Frans)

Ik heb de administratie gevraagd om die controles in 2011 nog op te voeren.

In 2010 vonden er 243 controles plaats. De controleurs verbaliseerden 285 taxi's en 249 voertuigen die zich zonder vergunning op een taxi-standplaats bevonden. Heel wat chauffeurs hadden hun rittenblad niet volledig ingevuld of konden geen gedrukt ticket voorleggen voor elke rit. Daarnaast konden sommige chauffeurs in loondienst niet bewijzen dat zij aan het werk waren op het ogenblik van de controle.

Wij werken momenteel aan een strategisch plan voor de taxisector om de dienstverlening te verbeteren. Een van de prioriteiten daarbij is het wegwerken van bepaalde praktijken, zoals de

type de plaintes ? Sur cette base, vous pourriez négocier avec le secteur.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai été mise au courant de la problématique des noyaux durs dans le secteur des taxis bruxellois suite à la manifestation du 29 octobre 2010 à la gare de Bruxelles-Central. On me rapporte depuis longtemps les pratiques que vous mentionnez, et je désire m'y attaquer.

(poursuivant en néerlandais)

Madame Maes, nous travaillons en accord avec le secteur des taxis à l'élaboration d'un code de conduite qui intégrera tous les éléments que vous évoquez.

(poursuivant en français)

Les zones citées - en l'occurrence la gare de Bruxelles-Central, le centre Albert Borschette rue Froissart, les grands hôtels bruxellois et maintenant la gare du Nord - font régulièrement l'objet de contrôles de mon administration.

(poursuivant en néerlandais)

La gare du Nord se situe d'ailleurs à proximité du centre administratif, qui abrite les bureaux des contrôleurs.

(poursuivant en français)

J'ai d'ailleurs demandé à mon administration d'intensifier encore les contrôles dans ces zones, notamment en 2011. Créer plus d'ordre dans le secteur des taxis est un de mes objectifs de cette année.

En 2010, les contrôleurs ont effectué 243 patrouilles. Ils ont verbalisé 285 taxis et 249 véhicules qui se trouvaient sans autorisation sur un emplacement réservé aux taxis. Les infractions les plus fréquentes étaient la feuille de route non dûment complétée, ou le chauffeur ne délivrant pas après chaque course le reçu imprimé. Pour les chauffeurs salariés, une infraction récurrente était que le chauffeur ne pouvait pas

weigering van klanten of de onterechte toepassing van tarief II.

Ik ben van plan om het aantal controleurs uit te breiden. Momenteel zijn zij met te weinig om de genoemde problemen, die het imago van de sector aantasten, doeltreffend aan te pakken.

De administratie, mijn kabinet en de taxisector zullen samen maatregelen nemen om de kwaliteit van de Brusselse taxi's te verhogen. Dat is het doel van het sectorakkoord dat wij vorige zomer hebben gesloten.

Mijn kabinet heeft samen met vertegenwoordigers van de sector het probleem van de harde kernen besproken. Wij zullen proberen om samen een oplossing te vinden.

(verder in het Nederlands)

Ondertussen kunnen gebruikers klachten melden op een groen nummer van Mobiel Brussel, 0800/94001.

(verder in het Frans)

Het betreft hier een belangrijk punt op mijn politieke agenda.

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

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *U bent zich blijkbaar bewust van het probleem en wilt er*

justifier qu'il était au travail au moment du contrôle.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de vous en faire part dans le courant de l'année dernière, nous sommes en train de finaliser actuellement un plan stratégique relatif aux taxis visant à améliorer la qualité du service offert à la clientèle. Il est clair qu'une priorité est la lutte contre certaines pratiques abusives, comme le refus des clients ou l'utilisation abusive du tarif II, notamment.

Il entre également dans mes intentions de renforcer le cadre de contrôle, afin d'en augmenter considérablement le nombre sur le terrain et d'endiguer les problèmes qui ternissent la bonne image des taxis bruxellois.

Actuellement, le nombre de contrôleurs des taxis est trop faible pour enrayer efficacement et durablement des phénomènes tels que les noyaux durs. Malgré ce nombre restreint, mon administration met tout en œuvre pour mener les contrôles de la manière la plus efficace possible.

L'administration et mon cabinet, de même que les acteurs du monde du taxi, travailleront ensemble à la mise en œuvre des mesures qui permettront d'améliorer le travail actuel et futur des taxis bruxellois. C'est dans cette optique que j'ai conclu avec les représentants du secteur un accord sectoriel, c'est-à-dire une approche globale pour améliorer la qualité.

Mon cabinet a déjà eu l'occasion de débattre avec certains représentants de la problématique des noyaux durs et essaiera de collaborer un maximum avec le secteur même pour résoudre ce problème.

(poursuivant en néerlandais)

Les usagers peuvent porter plainte au numéro vert de Bruxelles Mobilité.

(poursuivant en français)

C'est donc un point important de la politique que je vais mener cette année.

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

M. Jamal Ikazban.- Mme la ministre, je constate que vous avez pleinement pris conscience de cette

iets aan doen. Er moet meer regulering komen om de kwaliteit van de dienstverlening te kunnen verhogen. Er moet een evenwicht zijn tussen rechten en plichten.

Er moeten meer controleurs komen, en die horen ook buiten de kantooruren controles uit te voeren.

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

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- Een daadkrachtige aanpak zal uw geloofwaardigheid alleen maar ten goede komen. We mogen ook de medeplichtigheid van de grote hotels niet over het hoofd zien, al valt dat niet onder uw bevoegdheid.

- Het incident is gesloten.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAGEN

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

problématique, que ce n'est pas de votre part juste une bonne résolution de début d'année, mais une réelle volonté de lutter contre ce phénomène.

On ne peut pas améliorer la qualité de services comme les taxis si, en même temps, on ne renforce pas la régulation. C'est le principe de l'équilibre entre les droits et les devoirs.

Je voudrais néanmoins ajouter une remarque par rapport à votre intervention. Il est clair que le nombre de contrôleurs est insuffisant. Je ne vais pas rentrer dans les détails, mais il me semble important que ces contrôles ne s'effectuent pas uniquement pendant les heures de bureau.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je confirme.

M. Jamal Ikazban.- Vous me rassurez. Je pense que vous rendez votre action crédible vis-à-vis du secteur des taxis à partir du moment où vous arrivez à lutter contre ce genre de phénomènes. Je rappelle aussi, même si ce n'est pas votre compétence directe, qu'il existe une réelle complicité avec les grands hôtels. Là aussi, il y a peut-être une action à mener. Quand on dresse un procès verbal à un véhicule qui se trouve là où il ne devrait pas, il ne faut pas négliger la responsabilité de l'établissement. Quand on met en place une politique de régulation, il faut mesurer la part de responsabilité des uns et des autres.

- L'incident est clos.

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

QUESTIONS ORALES

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

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

betreffende "de evaluatie van de premie Brussel'Air".

De voorzitter.- Minister Evelyne Huytebroeck zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Enkele maanden geleden zei mevrouw Grouwels dat de resultaten van de evaluatie van de premie Brussel'Air in september 2010 bekend zouden zijn. Er zou worden nagedacht over onlineverkoop en er zou bijzondere aandacht worden besteed aan elektrische fietsen en de mogelijkheid om klassieke fietsen tot elektrische fietsen om te bouwen.

Wat zijn de conclusies van de evaluatie? Welke maatregelen hebt u genomen om de nieuwe technologieën te integreren in de premie Brussel'Air?

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

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

concernant "l'évaluation de la prime Bruxell'Air".

M. le président.- La ministre Evelyne Huytebroeck répondra à la question orale.

La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Il y a quelques mois, j'ai interrogé Mme Grouwels sur la prime Bruxell'Air. À cette occasion, elle nous avait fait part du fait qu'un processus d'évaluation de cette prime était en cours et que les résultats devaient être disponibles dans le courant du mois de septembre 2010.

Mme Grouwels nous précisait aussi que, dans le cadre de ce travail, une réflexion spécifique devait être menée sur l'évolution des techniques en matière d'achat en ligne et qu'une attention particulière serait apportée aux technologies en développement dans l'univers du cycle et notamment sur les vélos électriques ou sur la possibilité de transformer un vélo classique en vélo électrique.

Pourriez-vous nous faire part des conclusions de l'évaluation de la prime Bruxell'Air ? Quelles mesures ont été prises pour intégrer l'achat en ligne et les vélos électriques ou les adjuvants aux vélos classiques pour les transformer en vélos électriques à la prime Bruxell'Air ?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).*- *Op 13 december 2010 kreeg het begeleidingscomité inzage in de resultaten van een enquête, afgenomen bij mensen die de premie hadden gekregen.*

Daaruit bleek dat mensen die afstand doen van hun wagen, nadien veel minder met de wagen rijden (10% in plaats van 61%). Ze schakelen vooral over op het openbaar vervoer (van 28% naar 71%), maar verplaatsen zich ook meer met de fiets (van 5% naar 9%) en te voet (van 4% naar 7%).

De ontvangers blijven ook na het verstrijken van de premie overwegend het openbaar vervoer gebruiken, maar 11% heeft opnieuw een wagen gekocht, vooral om familiale redenen.

De elektrische fietsen komen nu al in aanmerking voor de premie. Dat geldt ook voor aankopen online, op voorwaarde dat ze vergezeld gaan van een factuur van een Brusselse leverancier.

In een tweede fase zal de evaluatie van de premie een enquête van Pro Velo omvatten, die peilt naar de bevindingen van mensen die een fietspremie ontvingen. Men zal het ook hebben over de mogelijkheid om elektrische systemen voor fietsen toe te voegen aan de lijst van producten die in aanmerking komen voor de premie, over de omvang van de premie en over andere interessante aanbiedingen, zoals fietsopleidingen.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- *Hopelijk komt er een ruimere evaluatie, waarin ook gekeken wordt naar steden als Parijs en Wenen, die*

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Un premier rapport a été fait, basé sur une enquête portant sur les bénéficiaires de la prime et commanditée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Ce rapport a été présenté lors d'une réunion d'accompagnement le 13 décembre dernier.

Il ressort de ce rapport qu'un vrai transfert modal a lieu suite à l'abandon de la voiture par un particulier. L'utilisation de la voiture en tant que conducteur chute considérablement, de 61% à 10%. Les transports en commun deviennent le mode de déplacement principal, avec une forte croissance de 28% à 71%. Les parts du vélo et de la marche progressent, pour le vélo de 5% à 9%, et pour la marche de 4% à 7%. Le car sharing reste stable, à 1%.

Ce changement de mode de déplacement perdure même après la période couverte par la prime. Les anciens bénéficiaires de la prime sont devenus des adeptes des transports en commun, pour 83%, mais 11% ont racheté une voiture pour des raisons essentiellement familiales.

Sachez que les vélos électriques sont d'ores et déjà éligibles à la prime Bruxell'Air. Les achats en ligne de vélos et d'accessoires de vélo sont aussi éligibles à la prime Bruxell'Air, pour autant qu'ils soient repris sur une facture d'un fournisseur implanté en Région bruxelloise, tel que spécifié dans l'arrêté du 7 septembre 2007.

Les travaux d'évaluation de la prime vont connaître une deuxième phase, puisque la prochaine discussion va porter sur le vélo, avec la présentation de l'enquête réalisée par Pro Velo auprès des bénéficiaires de la prime vélo. On discutera notamment de l'opportunité d'intégrer à la liste des dépenses éligibles les systèmes d'assistance électrique à placer sur le vélo, mais aussi du montant de la prime vélo et d'autres offres qui se sont révélées intéressantes, telles que la formation vélo.

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

Mme Danielle Caron.- Merci pour la précision de votre réponse. J'espère qu'on pourra faire une évaluation plus large en comparant avec d'autres

deze premie eveneens toekennen voor de aankoop van een fiets.

Ik hoop ook dat de aankoop van een elektrisch systeem voor een bestaande fiets spoedig in aanmerking komt voor de premie, om de mensen die een dergelijke aankoop overwegen, niet te ontmoedigen.

- 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 capaciteitsproblemen op de lijnen 23, 24 en 25 tijdens de ochtendspits".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Zo'n vier jaar geleden werden voor het eerst de T-3000 en de T-4000 trams ingezet op de tramlijnen 23, 24 en 25 die vanuit de Heizel, Schaarbeek Station en Rogier in de richting van Montgomery en verder rijden. In het begin konden deze grotere tramstellen het capaciteitsprobleem opvangen. Deze tramlijnen bevinden zich op een traject met vele scholen en gaan in de richting van de VUB en de ULB.

Vandaag zitten deze lijnen weer overvol tijdens de ochtendspits. Dagelijks moeten reizigers trams laten voorbijrijden en wachten op de volgende of die daarna. Ouders met kleine kinderen (peuters, kleuters en lager onderwijs) moeten soms tot 40 minuten rechtstaan in een overvolle tram tussen Prinses Elisabeth en Montgomery.

Vermoedelijk hebben ouders die het praktisch en

viles comme Paris ou Vienne, qui ont élargi cette prime d'acquisition à l'achat de vélos.

Vous nous dites que, dans le futur, il sera possible d'ajouter l'achat d'une assistance électrique pour un vélo déjà existant. Je trouve cela dommage de décourager certains enthousiastes qui achèteraient déjà maintenant un kit d'électronisation pour vélo classique et qu'il faille attendre la fin de l'évaluation. J'espère que cela se fera très rapidement.

- 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 "les problèmes de capacité sur les lignes 23, 24 et 25 pendant l'heure de pointe du matin".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Les lignes 23, 24 et 25 rencontrent des problèmes de capacité. Elles sont surchargées aux heures de pointe, notamment en raison de l'utilisation accrue par les écoliers et étudiants des établissements qui bordent leurs trajets. Les trams sont tellement bondés que certains parents finissent par reprendre leur voiture pour conduire leurs enfants.*

La suppression de la ligne 55 entre Schaerbeek et De Brouckère incite par ailleurs les usagers à rejoindre le métro à Montgomery en empruntant les lignes 23 et 24. En outre, le tram 24 de 7h30 venant de Schaerbeek est bien souvent un vieux véhicule vétuste et trop petit, qui est bondé dès le premier arrêt. Il faut ajouter à cela que les trams sont bloqués près de dix minutes à hauteur de la place Meiser avant d'emprunter le tunnel du pré-métro.

financieel aankunnen om hun kinderen met de auto naar school te brengen, hierdoor ondertussen al opnieuw geopteerd voor "het comfort van de wagen in de file". De tram slaagt er niet in om een beter alternatief aan te bieden en kan - door een capaciteitsprobleem - in eigen bedding, nergens gehinderd door het autoverkeer, qua comfort en snelheid niet concurreren met de wagen.

Het afschaffen van de rechtstreekse verbinding (tram 55) vanuit Schaarbeek naar De Brouckère heeft bovendien reizigers er toe aangezet via lijn 23 en 24 het metronet in Montgomery te bereiken.

Bij overmaat van ramp gebeurt het regelmatig dat tram 24 van ongeveer 7.30 uur, die van Schaarbeek Station komt en waar heel wat schoolgaande reizigers hun hoop op stellen, geen T3000 is maar een oude en kleine tram, die al na één halte overvol zit. De trams staan bovendien gemiddeld vijf tot tien minuten stil ter hoogte van het Meiserplein voor ze de tunnel in kunnen.

Ik weet ondertussen dat het onmogelijk is om nog bijkomende trams door de premetro tunnel tussen Diamant en Boileau te jagen. De maximale capaciteit is daar bereikt. Het onmiddellijke gevolg is dat de lijn 56 die Evere rechtstreeks via de Leopold III-laan met Montgomery zou moeten verbinden, wordt afgeleid naar het Weldoenersplein en zo voorlopig een maat voor niets is.

De enige oplossing lijkt ons om op termijn de tramcapaciteit in de premetro tunnel Meiser-Boileau uit te breiden en door een metro te vervangen. Nu de regering de beslissing heeft genomen voor de uitbreiding van het metronet richting Schaarbeek vanuit het centrum, weten we dat elk debat voor uitbreiding van het metronet ontzettend veel tijd in beslag kan nemen. Cijfermateriaal moet dit debat ondersteunen. De demografische groei van Brussel en het toenemend aantal schoolgaande kinderen de komende jaren beloven alvast weinig goed nieuws voor het comfort op lijnen 23, 24 en 25.

Houdt de MIVB de evolutie van het dagelijks gebruik van lijnen 23, 24 en 25 tijdens de ochtendspits bij en kan u ons cijfers geven over deze evolutie over de laatste 10 jaar?

Heeft de MIVB cijfers over het gebruik van deze lijnen door schoolgaande kinderen en jongeren per school en de evolutie hiervan en indien niet is de

Je sais que ce tunnel entre Diamant et Boileau a atteint sa capacité maximale. La seule solution consisterait, à terme, à l'étendre en le remplaçant par une ligne de métro. Cette question ne risque cependant pas d'être tranchée rapidement.

Dans l'intervalle, la croissance démographique et l'augmentation de la population scolaire sont des éléments qui ne jouent pas en faveur de l'amélioration du confort de ces lignes. La STIB suit-elle l'évolution statistique du nombre quotidien de voyageurs aux heures de pointe sur les lignes 23, 24 et 25 ? Qu'elle est l'évolution observée au cours des dix dernières années ? Existe-t-il des chiffres relatifs aux déplacements des écoliers par établissement scolaire ? Quel est l'impact de la suppression de la ligne 55 sur les lignes 23 et 24 sur le tronçon Schaarbeek-Montgomery ? Combien d'usagers empruntent-ils ces lignes depuis Schaarbeek avant de prendre le métro ?

MIVB van plan daar onderzoek naar te doen in de toekomst om deze evolutie te kunnen volgen? Het zou zeker nuttig zijn om jaarlijks een enquête te houden bij de scholen over het gebruik van het openbaar vervoer om de noden in te schatten.

Berekent de MIVB het effect van het afschaffen van lijn 55 naar het centrum op het gebruik van lijnen 23 en 24 vanuit Schaarbeek naar Montgomery? Kan u ons cijfers geven over de evolutie van het aantal passagiers uit Schaarbeek dat deze lijnen naar Montgomery neemt om daar op de metro over te stappen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De MIVB volgt nauwgezet het aantal passagiers op lijnen 23, 24 en 25. Het cijfer is de afgelopen jaren inderdaad gestegen. Volgens de laatste grote tellingen is tussen 2000 en 2008 de bezetting van de trams op het drukste gedeelte, namelijk tussen Meiser en Montgomery, met 11% toegenomen tijdens de ochtendspits. De groei kwam er vooral vanaf 2006, toen het tramnet geleidelijk aan werd gereorganiseerd.

De MIVB werkt samen met de gemeenschappen aan het opstellen van vervoersplannen voor scholen. Die informatie wordt samengevoegd met alle andere gegevens om het aanbod beter af te stemmen op de vraag. Ter illustratie kan ik bijvoorbeeld zeggen dat 's ochtends tijdens het spitsuur op lijnen 23, 24 en 25 zo'n 9% van de passagiers scholieren en studenten zijn. Dat komt in de buurt van het gemiddelde van 10% dat de MIVB vaststelt voor het hele tramnet.

Gelet op het aantal passagiers op lijnen 55, 23 en 24, is het onwaarschijnlijk dat er een verschuiving naar de as van de Middenring aan de gang is. Misschien kan dat het geval zijn voor een aantal individuele gevallen, maar het fenomeen is verwaarloosbaar voor wat de totale bezetting betreft.

Vanaf maart 2011 zullen lijnen 23 en 24 plaats ruimen voor de nieuwe lijn 7, die de Heizel met Vanderkindere zal verbinden. Daardoor zal niet enkel de frequentie, maar ook de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *D'après les statistiques des derniers grands recensements, le taux d'occupation des trams 23, 24 et 25 a augmenté de 11% entre 2000 et 2008 durant l'heure de pointe du matin au niveau du tronçon le plus fréquenté, à savoir entre Meiser et Montgomery. Cette croissance s'est surtout manifestée à partir de 2006, après la réorganisation progressive du réseau de trams.*

La STIB travaille en collaboration avec les Communautés dans le cadre de l'élaboration des plans de déplacements scolaires. Les informations collectées sont ensuite utilisées en association avec d'autres données en vue d'une meilleure harmonisation de l'offre.

Vu le nombre de voyageurs sur les lignes 55, 23 et 24, il est peu probable qu'un glissement s'opère vers l'axe de la moyenne ceinture. À partir de mars 2011, les lignes 23 et 24 feront place à la nouvelle ligne 7, qui reliera le Heysel à Vanderkindere. Ce nouvel aménagement contribuera à l'amélioration de la fréquence sur la ligne, ainsi que de la qualité du service.

Dans le même temps, l'arrivée de nouvelles rames T3000 et T4000 permettra d'homogénéiser le matériel roulant sur ces lignes, tout en renforçant leur capacité.

De komst van nieuwe tramstellen zal het ook mogelijk maken om het rollend materieel op de lijnen te homogeniseren. De lijnen zullen nog enkel gebruik maken van tramstellen van het type T3000 en T4000. Daardoor stijgt ook de capaciteit.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de tariefverhoging bij de
MIVB".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Nadat ik mijn mondelinge vraag had ingediend, las ik in de krant dat de tariefverhoging enigszins is bijgestuurd, maar het reglement verbiedt me om de tekst van mijn mondelinge vraag aan te passen.*

Op donderdag 2 december 2010 werd in meerdere kranten bericht over de tariefverhoging van de MIVB. De prijzen zouden gemiddeld met meer dan 2% stijgen.

Voor jongeren onder de 25 jaar en ouderen van meer dan 60 jaar zouden de tarieven in sommige gevallen met meer dan 30% stijgen. Gewone eenritkaarten en tickets met een geldigheidsduur van drie dagen werden niet duurder gemaakt.

Kunt u de tariefwijzigingen toelichten? Waarop baseert u zich om de prijzen te verhogen? Blijkbaar kiest u ervoor om vooral occasionele gebruikers en toeristen te bevoordelen, in plaats van bijvoorbeeld studenten en senioren. Welke criteria hanteert u?

Hoeveel extra geld zal de tariefverhoging de MIVB opleveren? Waarvoor zal het worden gebruikt?

- *L'incident est clos.*

**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 "l'augmentation tarifaire de la
STIB".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Depuis le dépôt de ma question orale le 2 décembre 2010, j'ai lu dans la presse que l'augmentation tarifaire a été quelque peu amendée. Je vais néanmoins, selon la règle, lire ma question telle que je l'avais posée.

Le jeudi 2 décembre 2010, plusieurs quotidiens évoquaient l'augmentation des tarifs de la STIB. D'après nos informations à l'époque, la nouvelle grille tarifaire prévoyait une hausse moyenne des prix de plus de 2%. Ainsi, la plupart des formules de transport se voyaient majorées d'une légère augmentation variant entre 1% (pour les cartes de 5 ou 10 voyages) et 2% (pour les abonnements MTB et scolaires).

Par contre, les augmentations de prix relatives aux moins de 25 ans et aux plus de 60 ans étaient significatives, atteignant jusqu'à plus de 30% dans certains cas. À l'inverse, le ticket ordinaire d'un voyage était exonéré de cette réévaluation, de même que les cartes de trois jours. Les cartes et abonnements Airport Line restaient également aux mêmes prix.

Pouvez-vous nous confirmer ces données et nous

Hoewel er steeds minder zwartrijders zijn, omdat er toegangspoortjes worden geplaatst in de metro-stations, zijn er nog altijd reizigers die niets betalen. Hoeveel geld verliest de MIVB door zwartrijders? Het zou beter zijn dit probleem aan te pakken om de inkomsten van de MIVB te verhogen en eerlijker te verdelen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Op 21 december 2010 keurde de raad van bestuur van de MIVB een tariefverhoging goed die een dag later het fiat van de Brusselse regering kreeg.

Het beheerscontract met de MIVB maakt een tariefverhoging mogelijk als aan drie voorwaarden is voldaan:

- *het financiële evenwicht van de MIVB moet er beter door worden;*
- *de tariefverhoging moet de index van consumentenprijzen volgen en mag maximaal 1% hoger zijn dan de inflatie;*
- *het evenwicht tussen de verschillende categorieën van klanten moet worden gerespecteerd.*

Gezien de economische crisis was ik geen voorstander van een verhoging van de meest courante tarieven van de MIVB en drong ik aan op de veralgemening van de Mobibkaart. Ik doelde op een stijging van de inkomsten met ongeveer 2,5%,

préciser les variations tarifaires ? Quelle base avez-vous suivie pour choisir les formules à augmenter ? Ainsi, l'option retenue semble favoriser les usagers occasionnels et les touristes plutôt que d'autres catégories comme les étudiants ou les seniors. Pouvez-vous nous éclairer sur les critères qui ont présidé au choix de la nouvelle grille ?

Par ailleurs, ces augmentations devraient apporter de nouveaux moyens financiers à la STIB. À combien les évaluez-vous ? Ces recettes nouvelles seront-elles destinées prioritairement au développement de politiques spécifiques ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Enfin, même si la proportion des fraudes tend à diminuer avec les nouveaux dispositifs mis en place (portillons d'accès dans les métros, montées à l'avant, etc.), nombre de voyageurs se déplacent toujours sans titre de transport. À combien peut-on chiffrer le manque à gagner pour la STIB ? N'y a-t-il pas lieu de travailler aussi sur cet aspect pour augmenter les recettes et rétablir justice et équité entre les voyageurs ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En date du 21 décembre 2010, une proposition tarifaire pour 2011 a été retenue par le conseil d'administration de la STIB et a également été approuvée par le gouvernement bruxellois le 22 décembre.

Pour mémoire, le contrat de gestion prévoit des adaptations annuelles aux tarifs qui doivent répondre à trois conditions :

- renforcer l'équilibre financier de l'entreprise ;
- respecter l'évolution de l'indice des prix à la consommation, de manière à ce que les tarifs annuels augmentent avec un maximum de 1% au-dessus de l'inflation ;
- respecter l'équilibre entre les différentes catégories de clients.

Dans un contexte de crise, j'avais la volonté politique de ne pas augmenter les tarifs les plus populaires de la STIB et de privilégier l'usage de la carte Mobib, tout en visant un objectif de hausse globale de l'ordre de 2,5%, ce qui est l'inflation

wat overeenstemt met de inflatie in 2011.

Volgens de nieuwe regeling wordt het bijzondere tarief voor personen van 60 tot 64 jaar afgeschaft en worden de tarieven voor jongeren onder de 25 jaar vrij aanzienlijk verhoogd. De prijs van gewone abonnementen stijgt slechts met 1% en de prijsstijging van schoolabonnementen mag niet hoger zijn dan de inflatie. Wat de losse tickets betreft, komt er enkel een prijsstijging voor Jump-tickets voor 1 of 10 verplaatsingen.

Er is een politiek akkoord om vanaf 2012 alle tarieven jaarlijks te indexeren. In het nieuwe beheerscontract met de MIVB worden daarover duidelijke afspraken gemaakt.

De prijsstijging bedraagt gemiddeld 2,44%, wat in 2011 ongeveer 4 miljoen euro extra inkomsten moet opleveren. Het geld dient om de toenemende werkingskosten van de MIVB gedeeltelijk te financieren.

Het Federaal Planbureau (FPB) schat dat de inflatie in 2011 2,5% zal bedragen. De tariefverhoging van de MIVB is lager dan de inflatie. Daardoor zullen de inkomsten van de MIVB dalen, terwijl de uitgaven zullen stijgen.

Sinds 2003 is het verplicht om op MIVB-bussen vooraan in te stappen. Daardoor is het aantal zwartrijders gedaald. Nu er ook toegangspoortjes worden geplaatst in de metro, zal ook daar het zwartrijden afnemen. Op termijn moet het mogelijk worden om meer controleurs in te zetten op tramlijnen.

Het is zeer moeilijk om het verlies dat de MIVB lijdt door zwartrijden exact te becijferen. Allerlei factoren spelen een rol.

Uit controles in 2009 bleek dat ongeveer 3,16% van de passagiers geen geldig ticket had, wat na aftrek van de toeslagen die de MIVB dat jaar aanrekende, goed is voor een verlies van ongeveer 4,7 miljoen euro.

actuellement prévue par le Bureau fédéral du Plan (BFP) pour 2011.

La nouvelle grille tarifaire prévoit la suppression du tarif réservé aux personnes d'entre 60 et 64 ans conformément aux obligations du contrat de gestion, une augmentation relativement substantielle des tarifs réservés aux moins de 25 ans, l'augmentation du tarif des abonnements classiques d'environ 1%, et une hausse limitée à l'inflation pour les tarifs scolaires. Concernant les titres à la prestation, les deux seuls à avoir été majorés concernent les cartes Jump d'un trajet et de dix voyages.

Un accord politique prévoit, à partir de 2012, une indexation annuelle de tous les tarifs afin d'encore mieux respecter l'équilibre entre les différentes catégories de clients. Le mécanisme concret d'indexation sera déterminé dans le nouveau contrat de gestion de la STIB qui doit être préparé cette année.

En ce qui concerne l'apport de nouveaux moyens financiers, la grille tarifaire prévoit une hausse moyenne des tarifs de 2,44%, ce qui devrait générer des recettes additionnelles d'environ 4 millions d'euros en 2011. Ces recettes sont destinées à couvrir partiellement l'augmentation des coûts de fonctionnement de l'entreprise prévus en 2011.

Le Bureau du Plan vient de revoir son estimation de l'inflation en 2011 à 2,5%. Il faut donc souligner que l'augmentation moyenne décidée est inférieure à ce chiffre et que donc, en moyenne, toutes choses restant égales, les recettes de la STIB vont diminuer alors que ses principales dépenses augmentent (surtout en matière de personnel et d'énergie).

J'en viens aux mesures de lutte contre la fraude. L'instauration de la montée à l'avant en 2003 a déjà permis de diminuer le nombre de fraudeurs sur le réseau des bus. Suite à l'activation progressive des portillons dans les stations de métro et, ultérieurement, du "check-out" à la sortie, une tendance similaire devrait apparaître pour le réseau de métro et les lignes de tram du prémétro. Cela devrait, à terme, permettre également d'affecter davantage d'équipes au contrôle des titres de transport sur le réseau de trams.

Le manque à gagner lié à la fraude est très difficile à chiffrer de manière exacte. En effet, plusieurs

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- Ik stel vast dat het verlies als gevolg van zwartrijden hoger ligt dan de extra winst die de tariefverhoging oplevert.

Enkele jaren geleden verdedigde de meerderheid nog het voorstel om openbaar vervoer gratis te maken voor jongeren onder de 25 jaar, en nu worden de tarieven verhoogd. Dat begrijp ik niet. In pedagogisch opzicht is het toch onzinnig om het openbaar vervoer duurder te maken voor jongeren?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Een jongerenabonnement is nog altijd goedkoper dan een gewoon abonnement. Studenten hebben trouwens recht op een schoolabonnement.

Het is niet zo eenvoudig om te ramen in welke mate de kosten voor jongeren zullen stijgen. Veel jongeren zijn immers student of hebben een abonnement dat gedeeltelijk door hun werkgever wordt betaald. Ook voor werklozen bestaan er gunstige regelingen. Voor jonge zelfstandigen zijn kosten voor openbaar vervoer fiscaal aftrekbaar.

Het klopt dat een aantal jongeren meer zal moeten betalen dan vroeger.

- *Het incident is gesloten.*

paramètres entrent en jeu et rien ne dit que l'ensemble des fraudeurs continueraient d'utiliser les transports publics s'ils étaient mis dans l'obligation de s'acquitter d'un titre de transport.

Sur la base des contrôles effectués en 2009, nous pouvons toutefois estimer le taux de fraude apparent à 3,16%, ce qui correspond à un manque à gagner estimé à 4,7 millions d'euros, déduction faite des surtaxes encaissées par la STIB au cours de cette année.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je constate que les montants de la fraude sont plus élevés que ceux engrangés par l'augmentation des tarifs...

Il y a quelques années, la majorité avait ardemment défendu l'idée de la gratuité pour les jeunes de moins de 25 ans. Je constate qu'aujourd'hui, les tarifs pour les moins de 25 ans ont été augmentés. Quelque chose m'échappe... En termes de pédagogie, augmenter les tarifs pour les moins de 25 ans me paraît surprenant de la part d'un gouvernement qui souhaite favoriser l'utilisation des transports publics. Je trouve cela dommage. Selon moi, c'est une occasion manquée.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'abonnement pour les moins de 25 ans reste plus intéressant qu'un abonnement normal. En outre, les étudiants ont droit à un abonnement scolaire.

Nous avons longuement réfléchi à l'aspect didactique que vous avez évoqué, mais il est difficile d'évaluer le nombre de jeunes qui paieront plus cher. Parmi eux, en effet, beaucoup sont étudiants ou bénéficient d'une participation de leur employeur. Les chômeurs ont également des facilités. Les jeunes indépendants peuvent, pour leur part, déduire leurs frais de déplacements.

Toutefois, il est exact qu'une catégorie de jeunes devra payer un peu plus qu'avant, même si l'abonnement normal reste plus cher.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de gewestelijke fiscale stimuli inzake mobiliteit voor de Brusselse werknemers".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- Een van de fiscale maatregelen die men wil doorvoeren om de Brusselaar aan te moedigen vaker het openbaar vervoer te nemen, is een uitbreiding van de 80-20-regeling naar het gewestelijk niveau.

De kosten voor het gecombineerde NMBS-MIVB-abonnement worden sinds 2004 voor 80% betaald door de werkgever en voor 20% door de federale overheid. Het perverse effect is echter dat deze maatregel in de eerste plaats de pendelaars ten goede komt. Vandaar dat men hetzelfde wilde doen voor het MIVB-abonnement. De gewestelijke regering zou zorgen voor de financiering van de 20% die ten laste komt van de overheid.

Daarvoor is niet alleen een akkoord nodig met de federale overheid, maar ook financiële middelen. Wij hebben dit aspect ter sprake gebracht tijdens de jongste begrotingsbesprekingen. In de begroting 2010 was in opdracht 17 een post 'dotatie aan de MIVB voor de tussenkomst "derde betaler" in de abonnementskosten' opgenomen, maar noch in de initiële begroting noch in de aanpassing werd hierop een bedrag gekleefd. In de begroting 2011 is die post verdwenen. U zei dat de maatregel niet langer aan de orde is.

Merkwaardig genoeg staat in het strategisch plan 2010 voor Openbare Werken en Vervoer nog steeds dat het gewest zich zal inzetten om deze maatregel, een sleutelement in het mobiliteitsbeleid, te realiseren.

Hoe zit het precies? Zal de maatregel worden

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les incitants fiscaux régionaux de mobilité pour les travailleurs bruxellois".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Parmi les mesures fiscales visant à inciter le Bruxellois à délaisser sa voiture dans ses déplacements, il était prévu d'opérer un élargissement, au niveau régional, du système de participation 20-80.

Présente dans une disposition fédérale de 2004 et modifiée en 2005, cette mesure permettait au gouvernement de financer à hauteur de 20% environ pour 80% du côté des entreprises, la couverture des billets de validation SNCB + STIB achetés par le personnel d'entreprises publiques et privées.

Il était récemment annoncé qu'on programmerait l'extension de ce système au niveau régional. La Région souhaitait ainsi, notamment, corriger un effet pervers de la disposition fédérale. En effet, la Région souhaitait supprimer la discrimination de fait introduite par la norme de 2004 qui bénéficiait avant tout aux navetteurs à cause du financement SNCB+. L'objectif était d'intégrer l'abonnement MTB dans le concept SNCB+, sur financement fédéral, et de financer au niveau régional la prise en charge des 20% prévus dans la répartition avec les employeurs.

Une tel projet nécessite, outre un arrangement avec le niveau fédéral, un financement régional spécifique. À ce titre, nous vous avons questionnée sur les aspects budgétaires de la mise en place de ce système lors de la séance de cette commission dédiée à l'examen du budget 2010 et 2011.

Nous avons relevé dans l'ajustement du budget général des dépenses 2010 qu'il était mentionné

afgeschaft, gewijzigd of behouden? Als hij wordt afgeschaft, gebeurt dat dan om budgettaire redenen, omdat er onenigheid is met het federale niveau of wegens juridische problemen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Het strategisch plan Openbare werken en Vervoer voorziet inderdaad in het stimuleren van het derdebetalersysteem. Hierbij wordt het wettelijke aandeel rechtstreeks betaald door de werkgever aan de MIVB en dient de werknemer enkel zijn eigen deel te betalen bij de aankoop van een abonnement. Hij dient dus niet te prefinancieren om achteraf de terugbetaling te vragen aan zijn werkgever.

U verwijst naar het NMBS Plus-abonnement, een federale maatregel die het spoorabonnement combineert met een MIVB-abonnement. De werkgever betaalt 80% van de kosten, de federale staat de overige 20%.

Er is inderdaad nog geen overeenkomst gevonden betreffende de gewone MTB-abonnementen van de MIVB. De onderhandelingen lopen.

Mijn beleidsprioriteit ligt bij een uitbreiding van

dans la mission 17 un poste nommé "Dotation de fonctionnement à la STIB" pour l'intervention tiers payant dans le coût des abonnements. Rien n'était initialement prévu ni ajusté pour 2010, et le poste disparaissait purement et simplement dans le budget 2011. Vous nous aviez alors répondu que ce système avait été abandonné, ce qui expliquait dès lors l'absence de ce poste dans le budget 2011.

Cette disparition d'une des mesures clés de la politique d'avantages tarifaires pour les travailleurs bruxellois demande des explications. D'autant que nous avons été surpris de trouver dans le plan stratégique des travaux publics et transports de 2010 un court chapitre sur la stimulation de ce système où il est mentionné que la Région contribuera bel et bien à mettre cette mesure en place.

Qu'en est-il finalement ? Y aura-t-il abandon, modification ou maintien ? S'il s'agit d'un abandon, cette décision s'est-elle fondée sur des raisons d'impossibilité de financement ? Ou bien est-ce la concertation avec le niveau fédéral qui a échoué à cause de divergences de vues ou de difficultés d'organisation juridique de l'extension régionale de cette norme ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mon plan stratégique sur les travaux publics et les transports prévoit en effet d'encourager le système du tiers payant. La part patronale légale est ici immédiatement payée par l'employeur à la STIB ; l'employé doit donc uniquement régler sa part lors de l'achat d'un abonnement, et non préfinancer la part patronale légale pour ensuite, après utilisation, en demander le remboursement à son employeur.

Vous faites référence à une mesure spécifique des autorités fédérales prévoyant la gratuité de l'abonnement STIB+. Celui-ci correspond à un abonnement ferroviaire combiné à un abonnement STIB, dont 80% est pris en charge par l'employeur et 20% par l'État fédéral.

En ce qui concerne les abonnements MTB, rien n'a jusqu'à présent pu être conclu avec le gouvernement fédéral. Un possible accord dépend d'ailleurs des négociations qui sont actuellement menées dans le cadre de la formation du nouveau

het MIVB-aanbod op plaatsen waar veel werkgelegenheid is. Vaak liggen die buiten het centrum.

Bovenop het bestaande aanbod van de MIVB komt er nu ook een systeem van cofinanciering met de werkgevers uit deze zogenaamde C-locaties, die makkelijk bereikbaar zijn met de wagen, maar moeilijk met het openbaar vervoer. Het is de bedoeling om het extra aanbod te laten cofinancieren door de werkgevers en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op voorwaarde dat een aanzienlijk deel van de betreffende werknemers overstapt op het openbaar vervoer.

Naarmate de MIVB extra inkomsten krijgt omdat er meer werknemers van het openbaar vervoer gebruikmaken, zal de bijdrage van de werkgevers en het gewest kunnen dalen. Op termijn moet het mogelijk zijn om het extra aanbod deels in het basisaanbod van de MIVB te integreren.

De budgettaire beperkingen dwingen mij om te kiezen tussen enerzijds een investering in extra aanbod, wat het gebruik van het openbaar vervoer voor het Brusselse woon-werkverkeer aantrekkelijker maakt, en anderzijds een investering in de volledige terugbetaling van werknemersabonnementen. Ik kies voor een verdere investering in de uitbreiding van het aanbod.

Een werkgever kan er trouwens altijd voor kiezen om het abonnement van een werknemer volledig te vergoeden. Het verlenen van een gratis abonnement kost hem immers minder dan het toekennen van een bedrijfswagen.

Voor 2010 raamde de MIVB het aantal abonnees dat eventueel een gewestelijke terugbetaling van 20% had kunnen genieten op meer dan 17.150, wat een budget van meer dan 1,6 miljoen euro zou hebben vereist. Als de maatregel wordt ingevoerd, kan men ervan uitgaan dat het aantal gegadigden na twee jaar zal verdubbelen.

gouvernement fédéral.

Pour ce qui est du volet bruxellois et des simples abonnements STIB, je privilégie plutôt un renforcement des moyens, afin de réaliser une extension supplémentaire de l'offre des transports publics vers les zones d'emploi bruxelloises, souvent décentralisées. Ceci s'ajouterait à l'offre de base existante de la STIB en développant un système de cofinancement avec les employeurs de ces "sites C", c'est-à-dire facilement accessibles en voiture, mais difficilement en transports en commun.

Il s'agit ici de faire participer les employeurs et la Région de Bruxelles-Capitale au cofinancement d'un élargissement de l'offre grâce à des hausses de fréquence ou une extension des lignes. L'objectif en est clairement d'encourager la majeure partie des employés de ces sites C à utiliser les transports en commun.

Au fur et à mesure que la STIB bénéficiera de moyens supplémentaires - dès lors que davantage d'employés utiliseront les transports en commun -, le financement par les employeurs et la Région pourra décroître. À terme, il devra être possible d'inscrire une partie de cet élargissement de l'offre dans l'offre de base de la STIB.

Les restrictions budgétaires m'obligent en effet à procéder à une mise en balance entre, d'une part, des investissements en vue d'élargir l'offre - ce qui rend l'utilisation des transports publics pour le déplacement entre le domicile et le travail plus attractive pour les Bruxellois - et, d'autre part, des investissements en vue de rembourser entièrement les abonnements des employés.

J'opte ici pour des investissements supplémentaires pour augmenter l'offre. Un employeur a, par ailleurs, toujours le choix de dédommager entièrement l'abonnement d'un employé ; cette "gratuité" d'un abonnement lui coûte moins cher que l'attribution d'une voiture d'entreprise.

En comparaison, la STIB a estimé à 17.150 le nombre d'abonnés qui auraient pu éventuellement profiter d'un remboursement régional de 20% pour l'année 2010, ce qui aurait requis un budget de plus de 1.600.000 euros.

En cas d'adoption de la mesure, il est également

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Uw antwoord stelt mij teleur. U stelt dat er onderhandelingen aan de gang zijn met de federale overheid. Waarom werd de bewuste begrotingspost dan gewoon geschrapt? U lijkt de zaak te hebben laten varen.*

Dit heeft ingrijpende gevolgen voor de bedrijven. Dat ze alles zelf kunnen financieren, wisten we al. Ik zie niet in welke stimulerende rol het gewest vandaag speelt.

Zijn er al bedrijven die van u steun ontvangen in het kader van de cofinanciering van openbaar vervoer naar C-locaties?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We onderhandelen momenteel met de GOMB over een aantal plaatsen met veel werkgelegenheid die nog niet via het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Het heeft uiteraard geen zin dat de werknemers hun abonnement terugbetaald krijgen als ze niet met het openbaar vervoer op het werk geraken.*

De financiering van nieuwe lijnen met de steun van de bedrijfswereld hangt af van de financiële middelen die bedrijven willen investeren. We proberen met de GOMB een akkoord te bereiken. Het is niet eenvoudig om een nieuw concept ingang te doen vinden. Ik hoop dat er dit jaar nog schot in de zaak komt.

réaliste de partir du principe que le nombre de candidats double tous les deux ans. Là encore, je préfère augmenter l'investissement dans le réseau, puisqu'il faut faire des choix.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Vous me voyez très déçue par votre réponse. Tout d'abord parce que vous me dites que le système du tiers payant est lié à une mesure fédérale. Vous dites que cela dépend d'un accord avec le fédéral, mais aussi des négociations actuelles alors que l'article disparaît. Je ne vois pas, dès lors, pourquoi vous ne l'avez pas laissé en suspens... C'est que, vous-même, vous renoncez.

Ensuite, quand vous parlez de plan de mobilité avec les entreprises, c'est quand même un pan de possibilités qui disparaît. Que les entreprises puissent réaliser ces possibilités elles-mêmes, on le savait déjà, je ne vois pas en quoi la Région joue un quelconque rôle d'incitant.

Enfin, vous parlez d'un cofinancement pour les sites C (pour les employeurs qui sont situés dans des zones difficilement accessibles en transports en commun). C'est très intéressant, mais je voudrais une précision : où en est-on dans la possibilité pour ces entreprises de trouver un accord avec vous ? Certaines entreprises bénéficient-elles déjà d'un soutien ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous sommes en train de négocier avec la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) pour certaines zones économiques qui ne sont pas actuellement reliées aux transports en commun. Il est évident que quand il n'y a pas de liaison avec les transports en commun, cela ne sert à rien de dédommager les employés en leur offrant une participation dans les abonnements.

La Région veut aussi financer la création de nouvelles lignes ou l'extension de lignes existantes mais avec l'apport financier des entreprises. C'est évidemment une réponse aux budgets et aux moyens dont on dispose.

C'est donc avec la SDRB que nous essayons

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
MARION LEMESRE**

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

betreffende "de aansluitingen bij de MIVB".

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

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

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

**betreffende "de veiligheid van de personen
bij wildparkeren in de stad".**

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

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *Het onbeschaafde gedrag van sommige autobestuurders is niet nieuw, maar de groeiende*

d'arriver à un accord. Ce principe de participation des entreprises dans l'extension des lignes ou l'augmentation de la fréquence des lignes est assez nouveau pour les entreprises. Nous poursuivons nos négociations. Ce n'est pas une tâche facile, mais j'espère pouvoir aboutir à des exemples concrets cette année.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME MARION
LEMESRE**

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

concernant "les correspondances à la STIB".

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

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

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

**concernant "la sécurité des personnes
confrontées au parking sauvage en zone
urbaine".**

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

M. André du Bus de Warnaffe.- L'incivilité de certains automobilistes n'est pas un phénomène neuf. La pression automobile croissante en zone

druk van het autoverkeer maakt het steeds moeilijker om zich te verplaatsen en om een parkeerplaats te vinden. Dat maakt het verkeer onveilig voor zwakke weggebruikers.

Op de voetpaden staan vaak motorvoertuigen, die de doorgang voor de voetgangers belemmeren. Die moeten dan uitwijken naar de straat, wat heel gevaarlijk is, zeker voor ouders met een kind-wagen of personen met een beperkte mobiliteit. Een ander gevolg is dat gebouwen minder toegankelijk worden voor hulpdiensten.

Het wildparkeren blijft ongestraft, omdat de politie-zones weinig middelen hebben en heel wat taken moeten combineren. Parkeerplichters zijn dan weer niet bevoegd om deze overtredingen vast te stellen.

Wildparkeren is niet alleen onveilig, maar belemmert ook het verkeer en in het bijzonder het openbaar vervoer. Te vaak staan er wagens geparkeerd op busstroken en dergelijke.

Heeft het gewest kwalitatieve en kwantitatieve gegevens over dit fenomeen op gemeentewegen en/of gewestwegen?

Kunnen de parkeerplichters de bevoegdheid krijgen om dergelijke overtredingen vast te stellen? Of zou men controle moeten uitoefenen in het kader van de controleopdrachten van de MIVB?

urbaine rend chaque jour les déplacements et le stationnement urbain plus difficiles et plus complexes. Le phénomène pourrait sembler mineur si la voirie n'était à partager avec d'autres usagers, notamment ceux dits "faibles" ou "doux", c'est selon. En effet, nous souhaitons d'abord attirer votre attention sur la sécurité de ces derniers et de celle des personnes du voisinage.

Il nous revient plusieurs cas d'utilisation des trottoirs par des véhicules à moteur, rendant difficile d'accès, voire inaccessibles, les espaces normalement réservés aux piétons. L'usage abusif que font certains automobilistes des trottoirs de la place Saint-Pierre à Etterbeek, par exemple, a plusieurs conséquences.

La principale est la mise en danger des autres usagers. Les piétons, notamment les mamans avec poussette et les personnes à mobilité réduite, sont obligées dans certains cas de longer le trottoir en empruntant la rue. Ces personnes se retrouvent à la merci de tout véhicule circulant qui risque de ne pas pouvoir les éviter, ce qui arrive, témoignage à l'appui.

Une autre conséquence importante est la perte d'accessibilité des immeubles pour les véhicules des services d'incendie.

Ce stationnement sauvage est récurrent et se reproduit en toute impunité, étant donné que le manque de moyens et la diversité des missions à remplir par les zones de police rendent l'action en ce domaine peu convaincante et que les stewards de stationnement ne sont pas habilités à constater ce type d'infractions.

Enfin, si le stationnement sauvage pose le problème de la sécurité des personnes, il va de pair également avec celui de la fluidité du trafic et en particulier du transport en commun. Malgré les efforts réalisés, l'encombrement des voies de la STIB par le stationnement de véhicules reste un problème en de nombreux endroits.

La Région dispose-t-elle d'observations qualitatives ou quantitatives du stationnement et, en particulier, du phénomène de stationnement sauvage, sur le réseau des voiries communales et/ou régionales ? L'habilitation des stewards à procéder au constat d'infractions de stationnement au Code de la route est-il envisageable ? Le cas échéant, où en est l'état

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *In 2004 werd het parkeergedrag onderzocht in de eerste kroon, en in 2006 in de tweede kroon. De tweede studie bevat ook informatie over foutparkeerders, zonder dat dit probleem echter specifiek werd geanalyseerd. Over recentere gegevens beschik ik niet.*

De federale staatssecretaris van Mobiliteit overweegt om bij de aanpassing van de wegcode ook een beperkt aantal personeelsleden van het gewest of de gemeenten de bevoegdheid te geven om overtredingen vast te stellen. Dit zal echter van de nieuwe regering afhangen.

De agenten van de MIVB hebben een beperkte bevoegdheid, zoals bepaald in artikel 3.12° van de wegcode. Een uitbreiding van hun bevoegdheid is enkel mogelijk als dit nodig is om de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te waarborgen. Het is niet de bedoeling dat de personeelsleden van de MIVB de politie vervangen.

In de zonale veiligheidsplannen kunnen de gemeenten dit punt een hoge prioriteit geven, zodat de politiezones meer personeel vrijmaken voor dit soort opdrachten. Dat is momenteel de enige mogelijkheid.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *De oplossing moet dus van de politiezones komen.*

De federale staatssecretaris van Mobiliteit wil de

de la question ? Serait-il opportun d'articuler ces contrôles avec ceux qui relèvent du cadre de la mission de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les relevés de stationnement de 2004 sur la première couronne n'ont pas concerné les véhicules qui étaient garés en stationnement interdit. Le relevé de la deuxième couronne en 2006 a abordé cette problématique, mais sans globaliser les résultats. Il n'y a pas eu d'analyse spécifique à ce sujet et les données de stationnement n'ont pas été actualisées depuis lors.

En ce qui concerne les personnes qui pourraient intervenir, une qualification limitée de membres du personnel de la Région ou des communes a été envisagée par le secrétaire d'État fédéral à la Mobilité dans le cadre du projet de réforme du Code de la route.

Cette démarche n'a toutefois pas abouti, et toute nouvelle initiative en cette matière dépendra du nouveau gouvernement fédéral.

Les agents qualifiés de la STIB disposent d'une compétence limitée telle que définie à l'article 3.12° du Code de la route. Tout élargissement de leurs compétences doit être uniquement considéré en fonction de la facilité de passage des transports publics. Il ne peut être question qu'ils se substituent aux policiers pour des missions supplémentaires.

Par contre, les communes ont la possibilité, dans le cadre de l'établissement des plans locaux de sécurité, d'accorder une plus grande priorité à la gestion de la circulation en général et du stationnement illicite en particulier, ce qui permettrait aux zones de police de libérer davantage de policiers pour ce type de missions. Pour le moment, le recours à la police locale constitue l'unique piste dont nous disposons.

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

M. André du Bus de Warnaffe.- La seule solution semble donc de travailler au niveau des zones de police et donc d'interpeller au sein des zones de police.

bevoegheidsverruiming van de preventieagenten bespreekbaar maken. We moeten ervoor zorgen dat dit een prioriteit wordt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de ontploffing van de defecte isolator in de metro van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *Op 5 december ontplofte er als gevolg van een waterlek een isolator in de Brusselse metro, tussen Merode en Montgomery.*

Door het voorval was het metroverkeer op lijnen 1 en 5 grondig verstoord. Ik ben tevreden over het snelle ingrijpen van de MIVB, die pendelbussen inlegde.

Hoewel het incident geen ernstige schade veroorzaakte, wijst het toch op een veiligheidsprobleem. Onlangs was er nog het voorval in Rogier, waarbij een jongedame met haar vingers tussen de deuren van een metrostel gekneld raakte.

Komen problemen met isolatoren vaak voor? Bestaan er statistieken? Wie houdt zich bezig met de controle en het onderhoud? Doet de MIVB hiervoor een beroep op een onderaannemer? Welke maatregelen overweegt u?

Par ailleurs, au niveau fédéral, si je vous ai bien comprise, la question de l'élargissement et de l'extension des compétences des agents de prévention avait été mise sur la table par le secrétaire d'État fédéral à la Mobilité. Il faudrait donc réactiver ce dossier d'une manière ou d'une autre et faire en sorte qu'il devienne une priorité gouvernementale. Il y a donc du pain sur la planche.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "l'explosion de l'isolateur défectueux dans le métro de la STIB".

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

M. Emin Özkara.- Je voudrais revenir sur l'incident du dimanche 5 décembre dans le métro bruxellois. Peu après 13 h, une explosion s'est produite sur le réseau de la STIB. Un isolateur électrique - c'est-à-dire la pièce qui isole le rail du sol - a explosé à cause d'une fuite d'eau entre les stations Merode et Montgomery.

Cet incident a fortement perturbé la circulation des métros sur les lignes 1 et 5 ; le trafic a été interrompu, surtout sur ces deux lignes. Je salue la rapidité avec laquelle la société des transports publics bruxellois a réagi et a mis des bus à disposition pour assurer la navette entre les différentes stations.

Bien que cet incident n'ait pas causé des graves dégâts, il met l'accent sur les problèmes d'insécurité qui se produisent ces derniers temps à la STIB. On se rappelle encore l'incident qui s'est produit récemment dans la station Rogier, quand une jeune dame s'était coincé les doigts dans les portes d'une rame de métro.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op 5 december was er inderdaad een probleem met een isolator als gevolg van een waterlek. Een dergelijk probleem is veeleer zeldzaam en veroorzaakt doorgaans niet veel overlast. Jaarlijks komt het hoogstens drie of vier keer voor. Het probleem komt meestal aan het licht bij een controle en is het gevolg van water-insijpelingen in de tunnels.*

Tegenwoordig worden er draagarmen gebruikt die volledig uit isolerend materiaal bestaan teneinde dergelijke problemen te voorkomen.

Bij het incident vielen geen gewonden. De schade bleef beperkt. Er bestaat geen verband met het ongeval in Rogier.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *Ik heb het voorval in Rogier vermeld om uw aandacht op het veiligheidsprobleem te vestigen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

Les incidents liés aux isolateurs défectueux sont-ils fréquents ? Disposez-vous de statistiques relatives aux incidents dus à ceux-ci ? Qui assure le contrôle du bon fonctionnement des isolateurs et leur entretien ? S'agit-il de la STIB ou d'un sous-traitant ? Quelles mesures peut-on prendre pour améliorer la situation ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le 5 décembre dernier, un isolateur de voie a effectivement percé électriquement suite à une fuite d'eau. Ce type d'incident est relativement rare et ne cause généralement pas de perturbation aussi importante du réseau. On dénombre au plus trois ou quatre isolateurs défectueux par an.

Dans la plupart des cas, le constat a lieu lors des contrôles et des opérations de maintenance réalisées par le service électrique et le service des voies de la STIB. Ce type d'incident ne s'observe qu'en tunnel et suite à des infiltrations d'eau. La réparation s'effectue par la pose d'un capot protecteur sur l'isolateur.

Les nouveaux bras de support placés actuellement sont entièrement conçus en matériel isolant, de manière à éviter ce genre de problème. Cet incident, qui n'a fait ni blessé, ni dégât matériel important, est sans rapport avec l'accident survenu à la station de métro Rogier.

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

M. Emin Özkara.- J'ai cité l'incident survenu à la station Rogier pour attirer l'attention de la ministre sur les problèmes rencontrés par le réseau de la STIB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

**REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,****betreffende "de MIVB-campagne rond de
voorrang van trams".****De voorzitter.-** Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- Eind november werd een jongen gegrepen door een tram van lijn 24 aan de halte Louis Bertrand in Schaarbeek, toen hij de tramsporen wou oversteken. Het was het derde ongeval van die aard in november.

In 2009 maakte het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de resultaten bekend van zijn onderzoek naar ongevallen tussen voetgangers en trams. Volgende wegen werden als ongevalgevoelig bestempeld: de Lambermontlaan, de Wahislaan, de Louis Schmidtlaan, de Generaal Jacqueslaan, de Zuidlaan, de Brugmannlaan, de Churchilllaan, de Louizalaan, de Charles Woestelaan, de Fonsnylaan, de Koningslaan, de Tervurenlaan, de Stefaniastraat en de Alsebergsesteenweg. Ook tramlijnen 18, 23, 90, 92 en 39 bleken bijzonder ongevalgevoelig, zowel in absolute cijfers als in verhouding tot de afgelegde afstand of het aantal vervoerde reizigers.

De MIVB voerde in 2009 en 2010 een campagne om het brede publiek erop te wijzen dat trams altijd voorrang hebben.

(verder in het Nederlands)

Werden er tijdens die campagne meer middelen en personeel ingezet op 'ongevalgevoelige' lijnen of plaatsen, zoals vermeld in de studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid?

Welke aanpassingen zijn er in 2009 en 2010 gebeurd aan de inrichting van de tramhalte, van de signalisatie, de verkeerslichten en dergelijke, om de veiligheid in de buurt van tramlijnen te verhogen?

Wat is de impact van de bewustmakingscampagne van 2010 en/of de herinrichting van de omgeving van tramlijnen? Zijn de ongevallencijfers verbeterd? Zijn de ongevalgevoelige wegen en tramlijnen minder gevaarlijk geworden? Welk

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,****concernant "la campagne de la STIB sur la
priorité des trams".****M. le président.-** La parole est à Mme Brouhon.

Mme Sophie Brouhon.- Fin novembre, un accident a impliqué un adolescent et un tram de la ligne 24, près de l'arrêt Louis Bertrand à Schaarbeek. Le piéton avait voulu traverser les voies mais n'avait pas entendu ou vu le tram. Il s'était donc produit l'incident que l'on connaît, le troisième de ce genre au mois de novembre.

Cela nous rappelle qu'en 2009, l'Institut belge pour la sécurité routière a communiqué les résultats de son enquête sur les accidents qui se produisent entre les trams et les piétons. Cette enquête avait été mise en œuvre en collaboration avec Bruxelles Mobilité et la STIB qui ont analysé les accidents ayant eu lieu en 2004, 2005 et 2006, c'est-à-dire 147 accidents en tout, et étudié les infrastructures aux abords des arrêts de tram.

L'enquête a permis d'identifier les zones noires très sensibles, comme le boulevard Lambermont, le boulevard Wahis, le boulevard Louis Schmidt, le boulevard Général Jacques, le boulevard du Midi, l'avenue Brugmann, l'avenue Churchill, l'avenue Louise, l'avenue Charles Woeste, l'avenue Fonsny, la rue Royale, l'avenue de Tervueren, la place Stéphanie et la chaussée d'Alseberg. Les lignes 18, 23, 90, 92 et 39 furent désignées comme particulièrement sensibles aux accidents, tant en chiffres absolus qu'en kilomètres parcourus et en population de passagers fréquentant ces lignes.

Des campagnes d'information ont eu lieu en 2009 et 2010, visant le grand public, afin de lui rappeler que les trams ont toujours la priorité. La campagne de 2010 a commencé le 15 février avec des affiches, des bordereaux dans les bus et les trams de la STIB et des folders distribués dans les stations. Des informations ont aussi été dispensées dans les écoles et les communes.

Suite à ces deux points, j'aurais voulu vous poser quelques questions.

streefdoel hanteert de MIVB ter zake?

(poursuivant en néerlandais)

Durant cette campagne, les moyens et la présence humaine ont-ils été renforcés sur les lignes ou les lieux qualifiés "d'accidentogènes" par l'IBSR ?

Quelles dispositions ont-elles été prises en 2009 et 2010 pour renforcer la sécurité aux abords des lignes de tram ?

Quel est l'impact de la campagne de sensibilisation de 2010 et/ou du réaménagement des abords des lignes de tram ? Le nombre d'accidents a-t-il diminué ? Les voiries et lignes de tram "accidentogènes" sont-elles moins dangereuses ? Quel est l'objectif de la STIB en la matière ?

De voorzitter *(in het Frans).*- *Mij persoonlijk stoort het niet, maar volgens het reglement moet u een mondelinge vraag stellen in de taal waarin ze ingediend werd.*

M. le président.- Même si cela ne me dérange pas personnellement de vous entendre poser votre question en français, je vous rappelle que le règlement veut qu'on pose la question orale dans la langue dans laquelle on l'a introduite.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Ik heb de gewoonte om mijn vragen in de twee talen te stellen. Beide versies zijn altijd identiek.

Mme Sophie Brouhon *(en néerlandais).*- *J'ai l'habitude de poser mes questions dans les deux langues, dans des versions identiques.*

De voorzitter *(in het Frans).*- *Het verheugt me dat u uw vraag in beide landstalen stelt. Maar in principe moet u uw tekst lezen in de taal waarin u hem hebt ingediend. Voor interpellaties ligt dat anders.*

M. le président.- Je suis très content de vous entendre poser la question dans les deux langues mais je vous rappelle qu'en principe, pour les questions orales, on se contente de lire le texte de la question dans la langue dans laquelle on l'a introduite. En ce qui concerne les interpellations, la situation est tout à fait différente.

Mevrouw Sophie Brouhon.- In de andere commissies is het geen probleem dat ik een letterlijke vertaling van mijn tekst gebruik. Maar ik zal rekening houden met uw opmerking.

Mme Sophie Brouhon *(en néerlandais).*- *Le fait que j'utilise une traduction littérale de mon texte ne pose aucun problème dans les autres commissions. Je tiendrai toutefois compte de votre remarque.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) analyseerde de cijfers over ongevallen tussen trams en voetgangers, waarvan de meest recente intussen dateren van ruim vijf jaar geleden. Het baseerde zich op de ongevallenverslagen van de MIVB en de statistieken van de FOD Economie. Eén van de conclusies van het onderzoek is dat het Brusselse tramnet niet minder veilig is dan een

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Une enquête de l'IBSR a établi que le réseau de trams bruxellois n'était pas moins sûr que les réseaux étrangers. L'IBSR a constaté également que la STIB et Bruxelles Mobilité fournissaient de nombreux efforts pour accroître la sécurité. Plusieurs de ses recommandations ont été prises en compte.*

reeks andere buitenlandse tramnetten. Het BIVV stelde bovendien vast dat de MIVB en Mobiel Brussel veel inspanningen doen om de veiligheid te verhogen. Tegelijk formuleerde het ook een aantal aanbevelingen, die in de praktijk werden omgezet.

Mensen informeren over de voorrangsregeling van de tram, blijft een voortdurende bekommernis van de MIVB. Ze voert bewustmakingscampagnes in de schrijvende pers, maar ook aan de hand van folders en van affiches in de buurt van haltes en op voertuigen. In 2010 werkte de MIVB samen met het BIVV een bewustmakingscampagne uit.

Naast bewustmaking neemt de MIVB ook maatregelen op het vlak van infrastructuur. Zo kwamen er aan bepaalde oversteekplaatsen voor voetgangers borden met "voorrang voor trams", zoals op de kruispunten aan de haltes Kruidtuin, Abdij, Etterbeek-Station en in de premetrostations Simonis, Lemonnier en Zuidstation. Andere aanpassingen, waarvoor een bouwvergunning nodig is, staan op het programma, onder meer voor de Tervurenlaan.

Er kwamen ook maatregelen om de tramchauffeurs nog beter in te lichten. Het huishoudelijk reglement werd gedeeltelijk gewijzigd. Nu vermindert de chauffeur in bepaalde gevallen snelheid en geeft hij ter verwittiging een geluidssignaal, zoals het BIVV dat aanbeveelt.

De bewustmakingscampagnes en de structurele maatregelen werpen hun vruchten af. Zo daalde het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers tussen 2008 en 2010 met om en bij de 30%. Tussen 2009 en 2010 (cijfers tot en met eind november) ging het om een daling van 17%. Dat is een goed resultaat, zeker omdat het aantal reizigers stijgt en er op een aantal lijnen aan een hogere frequentie wordt gereden, zodat er jaarlijks meer kilometers worden afgelegd. Op een verdere gedetailleerde analyse van de cijfers (bijvoorbeeld het aantal ongevallen op specifieke plaatsen) is het nog wachten.

Veiligheid blijft uiteraard een van de absolute prioriteiten van de MIVB. Elk ongeval is er een te veel. Er bestaat niet zoiets als ongevalgevoelige lijnen. Wel bestaan er plaatsen die extra aandacht en maatregelen verdienen. Daarom analyseert de MIVB elk incident grondig en brengt ze indien mogelijk verbeteringen aan, zeker als er zich op een

Afin de sensibiliser davantage à la règle de la priorité du tram, la STIB mène des campagnes d'information dans la presse, mais aussi à l'aide de dépliants et d'affiches. Une campagne a également eu lieu en 2010 en collaboration avec l'IBSR.

Des mesures ont également été prises en termes d'infrastructure, avec le placement de panneaux signalant la priorité des trams à certains passages pour piétons. D'autres adaptations, pour lesquelles un permis de construire est requis, sont notamment prévues sur l'avenue de Tervueren.

Des mesures ont également été prises en vue de sensibiliser les chauffeurs, et une partie du règlement interne a été modifiée. Ainsi, dans certains cas, le conducteur réduit sa vitesse et avertit les piétons de son passage, comme l'IBSR le recommande.

Les campagnes de sensibilisation et les mesures structurelles portent leurs fruits. Le nombre d'accidents impliquant des usagers faibles a baissé d'environ 30% entre 2008 et 2010. Entre 2009 et 2010, une baisse de 17% a été constatée. C'est un bon résultat, eu égard au nombre croissant d'usagers, à l'augmentation de la fréquence de certaines lignes et à l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus annuellement.

La sécurité reste l'une des priorités de la STIB. Il n'existe pas de lignes "accidentogènes", mais seulement des endroits qui méritent une attention et des mesures supplémentaires. C'est pourquoi, chaque incident est analysé en détail et des corrections sont si possible apportées, surtout lorsque plusieurs accidents se produisent au même endroit. La STIB fait alors des suggestions aux gestionnaires de voiries.

Il va de soi que la STIB doit garantir la sécurité, mais cela mérite d'être nuancé. Ainsi, l'enquête de l'IBSR démontre que dans 64% des cas d'accidents, le comportement du piéton a contribué à les causer. Dans 36% des cas, le piéton a même joué un rôle déterminant. Pour différentes raisons, tous les usagers de la route ne sont pas toujours attentifs.

bepaalde plaats vaker ongevallen voordoen dan elders. Ze doet dan suggesties aan de wegbeheerders.

Het spreekt voor zich dat het aan de MIVB is om veiligheid te garanderen. Toch moeten we de zaken ook nuanceren. Uit het onderzoek van het BIVV blijkt namelijk dat in 64% van de ongevallen het gedrag van de voetgangers het ongeval mee veroorzaakt. In 36% van de gevallen speelt dat zelfs een doorslaggevende rol. Helaas zijn niet alle actieve weggebruikers even aandachtig. Veel mensen luisteren bijvoorbeeld naar een MP3-speler, bellen met hun gsm of zijn erg gehaast.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon *(in het Frans).*- *U zegt dat er geen ongevalgevoelige lijnen zijn. Heeft de studie van het BIVV aanleiding gegeven tot specifieke aanpassingen om de veiligheid van de voetgangers te verhogen?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er zijn geen 'ongevalgevoelige' lijnen. Na elk ongeval wordt een analyse gemaakt. Als er zich op een locatie meerdere ongevallen voordoen, worden er aanbevelingen gedaan aan de wegbeheerder (een gemeente of het Brussels Gewest). In een volgende studie zullen de probleemlocaties duidelijker in kaart worden gebracht.

Mevrouw Sophie Brouhon.- U geeft de indruk dat u pas reageert als er zich problemen voordoen in plaats van preventief maatregelen te nemen op basis van de voornoemde studie. Hebt u iets met de studie gedaan? Als u pas ingrijpt als er zich problemen voordoen, zijn dat slechts pleisters op een houten been.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- In de studie van het BIVV stonden algemene aanbevelingen om de situatie veiliger te maken voor voetgangers. In geval van werkzaamheden aan tramsporen en dergelijke wordt daar rekening mee

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

Mme Sophie Brouhon.- Merci pour ces chiffres et ces précisions. Je désire toutefois vous demander des informations complémentaires. Vous répétez à plusieurs reprises qu'il n'existe pas de zones sensibles. Est-ce que finalement, cette étude réalisée par l'Institut belge de la sécurité routière n'a pas été à l'origine d'adaptations spécifiques permettant d'améliorer la sécurité des piétons sur la voie publique ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Il n'existe pas de lignes plus "accidentogènes". Chaque incident est analysé en détail et des recommandations sont formulées au gestionnaire des voiries. La prochaine enquête accordera une attention particulière aux lieux qui posent problème.*

Mme Sophie Brouhon *(en néerlandais).*- *Plutôt que de réagir lorsque les incidents se produisent, vous devriez prendre des mesures préventives, sur la base des recommandations de l'étude. Quelle suite réservez-vous à cette étude ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *L'étude de l'IBSR a formulé des recommandations générales visant l'amélioration de la sécurité des piétons. Désormais, des travaux aux voies sont par exemple pris en considération.*

gehouden. De aanbevelingen gaan echter niet over specifieke locaties of probleempunten. Er vond geen doorlichting van het net plaats om risicolocaties in kaart te brengen. Het BIVV heeft wel algemene aanbevelingen geformuleerd, en die worden toegepast.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de regelmaat en de frequentie van het bovengronds net van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *De regelmaat en de frequentie van het bovengronds MIVB-net zijn twee sleutelementen voor de kwaliteit van de dienstverlening.*

De reissnelheid kan worden verbeterd dankzij eigen tram- en busbanen en een systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding. Daarnaast is ook een goede verkeersgeleiding van groot belang. Het zijn de verkeersleiders van de MIVB die zich daarmee bezighouden. Zij volgen in real time waar de voertuigen zich bevinden. Zij kunnen dus zien wanneer er drie voertuigen van eenzelfde lijn vlak na elkaar rijden, wanneer een tram- of buslijn een half uur lang niet wordt bediend, enzovoort.

De verkeersleiders moeten de chauffeurs gepaste instructies geven en indien nodig bijkomende voertuigen inzetten.

Tijdens de vorige legislatuur klaagden de verkeersleiders over een personeelstekort. Voor zover ik weet, komt de centrale verkeersleiding nog steeds mensen tekort, zeker op dagen met veel verkeers-

Les recommandations ne portent toutefois pas sur des lieux ou des problèmes spécifiques. Ceux-ci n'ont d'ailleurs pas fait l'objet d'un examen particulier. Il s'agit de recommandations générales, qui sont appliquées.

- *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'état de la régulation du réseau de surface de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Nous le savons tous : la vitesse commerciale des véhicules de surface de la STIB représente un élément clé de la qualité du service offert, que cela soit en termes de fréquence ou de régularité. Ces derniers éléments sont en quelque sorte les deux mamelles d'un réseau de surface de qualité.

Nous avons régulièrement l'occasion de poser des questions à propos des feux télécommandés ou des sites propres qui sont autant d'éléments susceptibles d'améliorer cette vitesse commerciale. Néanmoins, un troisième élément - dont on parle peu bien qu'il soit fondamental - pourrait expliquer partiellement la non-gestion de la dégradation certaine de la situation du réseau de surface actuelle : la régulation.

Cette dernière est prise en charge par les "aiguilleurs du ciel" de la STIB : les personnes installées derrière des ordinateurs et qui voient en temps réel où se situent les véhicules sur le réseau. Ils peuvent ainsi constater s'il y a trois véhicules de la même ligne qui se suivent, si un arrêt de tram ou

ellende, terwijl het juist dan belangrijk is om snel in te grijpen.

Verkeersgeleiding is een van de weinige elementen die de MIVB en het gewest in handen hebben, en net op dat vlak bestaat er een personeelstekort.

Volgens het regeerakkoord moet alles in het werk worden gesteld om het overstappen zo vlot mogelijk te laten verlopen. Verkeersgeleiding is daarbij van wezenlijk belang. Als trams en bussen niet op tijd rijden, zijn reizigers die moeten overstappen tweemaal de pineut.

Hoe is het aantal verkeersleiders de voorbije tien jaar geëvolueerd? Waaruit bestaat hun opleiding? Hoelang duurt die? Omvat hun opleiding een bezoek aan het netwerk in situ, zodat ze zich van achter hun computer een duidelijk beeld van de concrete situatie kunnen vormen? Bij een gelijke afstand duurt de ene rit niet altijd even lang als de andere. Dat vergt terreinkennis.

Houden de verkeersleiders zich enkel met regulering bezig of voeren zij ook andere taken uit?

Hoe komt het dat er op eenzelfde lijn soms vijf bussen of trams na elkaar rijden?

Worden de bus- en tramlijnen los van elkaar beheerd of worden zij op elkaar afgestemd?

de bus n'est plus desservi depuis une demi-heure... Ce sont eux qui peuvent aviser et, le cas échéant, avertir les conducteurs qu'ils doivent s'arrêter plus tôt, faire demi-tour, etc. Par ces observations, ces aiguilleurs peuvent limiter les dégâts et réinjecter les véhicules sur le réseau là où c'est le plus nécessaire.

Sous la précédente législature, j'avais interrogé le ministre compétent sur les plaintes des régulateurs qui affirmaient être en sous-effectif. Or, il me revient que le problème est toujours aussi présent, particulièrement lorsqu'il y a un "coup de feu" lors d'embouteillages ou de journées de circulation particulièrement difficile.

Ces jours-là, il semble n'y avoir pas suffisamment de régulateurs. Or, c'est là où ils seraient les plus nécessaires car, en l'état actuel des choses, ils semblent incapables de répondre à toutes les nécessités. C'est ainsi que les voyageurs voient arriver deux, trois, quatre voire cinq - j'ai pu le constater moi-même - véhicules de la même ligne qui se suivent. Cela implique que les voyageurs ont dû attendre très longtemps avant de voir enfin arriver un bus ou un tram dans lequel ils n'ont en général pas pu monter.

On sait qu'il y a beaucoup de facteurs externes dans le chef d'autres niveaux de pouvoir que la Région, ou qui ne sont pas entre les mains de la STIB ; mais la régulation est fondamentale. Or, il y a actuellement un déficit.

Soit on se lamente sur la situation telle qu'elle est, soit on essaie de la gérer au mieux malgré les aléas actuels. Notre accord de gouvernement prévoit que les ruptures de charge actuelles, qui restent nécessaires, doivent être irréprochables.

On touche vraiment, ici, à la qualité du transport pour les usagers. La régulation est au cœur de ce débat, car pour que les correspondances ne soient pas une tare pour les voyageurs, les trams doivent être à l'heure. Quand ce n'est pas le cas et que l'irrégularité est forte, une rupture de charge ou une correspondance peut être doublement pénalisante pour l'usager.

Quelle est l'évolution du nombre de régulateurs sur les dix dernières années ? En quoi consiste leur formation ? Combien de temps dure-t-elle ? Sont-ils amenés à découvrir le réseau in situ, de manière

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De laatste tien jaar steeg het aantal verkeersleiders van 19 (gemeenschappelijke dispatching) tot 51 (business unit Bus) en 22 (business unit Tram).*

De verkeersleiders krijgen naast een theoretische vorming ook een opleiding op het werkveld. Zodra ze vertrouwd zijn met de technische hulpmiddelen en de procedures werken de aspirant-verkeersleiders samen met een ervaren collega die de rol van mentor op zich neemt. De opleiding is individueel. De duur varieert naar gelang de voorkennis, de ervaring en de leersnelheid.

Verkeersgeleiding vereist een grondige opleiding, maar is vooral een kwestie van gezond verstand. Het is belangrijk dat de personeelsleden polyvalent zijn en dat ze hun terreinkennis onderhouden.

De verkeersleiders voor de bussen staan ook in voor de begeleiding van de chauffeurs. Ze vestigen hun aandacht op het respecteren van de uurregelingen. Binnen de business unit Tram zorgt de dispatching voor de verkeersgeleiding. De verkeersleiders-dispatchers zijn geregeld zelf van dienst, zodat ze het contact met het werkveld behouden.

'Bustreinen' (twee of meer bussen die op elkaar volgen) zijn het resultaat van een opeenstapeling van vertragingen. De beste strategie is anticiperen.

à pouvoir visualiser, depuis leur ordinateur, la situation sur le terrain ? À distances égales, d'un tronçon à l'autre, le temps de parcours n'est pas le même. Cela, on ne peut le savoir qu'en visitant les lieux.

Les régulateurs sont-ils spécialisés dans cette activité ou sont-ils amenés à effectuer d'autres tâches ? Comment explique-t-on les situations où plusieurs bus ou trams d'une même ligne - jusqu'à cinq ! - se suivent de près ?

Comment sont articulées les régulations des modes bus et tram ? Sont-elles distinctes ou unifiées ? Car, bien entendu, il n'y a pas d'un côté des usagers bus et de l'autre, des usagers du tram : les gens combinent les modes de transport.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Au cours des dix dernières années, le nombre de régulateurs est passé de 19 pour la régulation du réseau des bus et des trams avec un dispatching commun, à 51 pour la Business Unit Bus et 22 pour la Business Unit Tram.

Les régulateurs sont formés tant de manière théorique que sur le terrain. Après s'être familiarisé avec les outils tels que le système d'aide à l'exploitation, la radio, etc., les procédures et les aspects techniques, l'aspirant régulateur est amené à travailler en tandem avec un collègue expérimenté qui joue le rôle de mentor. La formation est individualisée et sa durée dépend des connaissances préalables, de l'expérience et de la rapidité d'apprentissage du candidat.

Tous les régulateurs ont une très bonne connaissance du réseau, sur lequel ils assurent des prestations effectives ou d'encadrement d'équipes. Si la régulation requiert une formation tant théorique que pratique, elle est, avant tout, une question de bon sens. D'où l'intérêt de la polyvalence, qui permet aux régulateurs d'entretenir leur connaissance du terrain, de sa topologie et de l'impact des derniers changements intervenus sur les lignes.

Concrètement, les régulateurs du mode bus assurent également l'encadrement des chauffeurs et utilisent les observations sur le respect des horaires et les

Camerabeelden van cruciale punten op het net, een hulpsysteem om de voertuigen in real time te volgen en goed functionerende reguleringsmiddelen kunnen helpen om storingen zo snel mogelijk op te sporen en te verhelpen.

De problemen op het tramnet verschillen van die op het busnet. De oplossingen zijn dus ook verschillend.

De dispatchings staan wel voortdurend met elkaar in contact en coördineren hun inspanningen om het verkeer te regelen. Een derde of vierde bus in een file laten voorbijsteken of rechtsomkeer laten maken is niet evident, maar het is wel een van de oplossingen die door de verkeersleiders worden aangewend. Deze oplossing kan ongemakken veroorzaken voor de reizigers of voor de wachtenden aan de haltes.

Daarom zijn er altijd drie bussen stand-by, die in het verkeer kunnen worden ingevoegd.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik betreur dat de twee dispatchings gescheiden zijn. De reizigers kunnen niet worden opgesplitst in een "business unit Bus" en een "business unit Tram". Zij trachten van punt A naar punt B te reizen en combineren daartoe soms de twee vervoerswijzen.*

correspondances pour coacher leurs équipes. Au sein de la Business Unit Tram, la régulation est effectuée par le dispatching. Les "régulateurs-dispatchers" remplissent régulièrement des missions sur le réseau, ce qui leur permet de garder le contact avec le terrain.

Les "trains de bus", c'est-à-dire une suite de deux ou de plusieurs bus, résultent d'un phénomène d'accumulation du retard initial. La meilleure stratégie en matière de régulation est l'anticipation.

Plusieurs outils et procédures permettent d'intégrer l'information en temps réel et de réagir de manière adéquate aux perturbations du réseau : images prises par des caméras placées à des points névralgiques du réseau, système d'aide à l'exploitation permettant de suivre la position des véhicules en temps réel ou postes de régulation avancés.

Les problématiques auxquelles les transports en commun de surface sont confrontés ne sont pas exactement comparables. Il en est de même pour les solutions. Les possibilités de dépassement et de demi-tour sont en effet fortement limitées.

Toutefois, les dispatchings sont en contact permanent et coordonnent leurs efforts pour réguler le trafic en cas de perturbation sur le réseau. Les régulateurs peuvent notamment faire en sorte que le troisième ou le quatrième bus dans une file effectue un dépassement ou un demi-tour, mais une pareille démarche peut nuire aux clients qui se trouvent à bord de ces bus, comme à ceux qui s'apprêtent à y monter.

C'est pourquoi trois bus demeurent en attente au dispatching de manière permanente, prêts à être injectés dans le réseau. Il faut noter toutefois que ces bus sont également soumis aux aléas de la circulation.

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

Mme Céline Delforge.- J'entends bien votre réponse, Mme la ministre, mais je regrette qu'il y ait eu une scission entre les deux dispatchings. En effet, pour tout ce qui concerne les correspondances, en cas d'irrégularités notamment, il est dommage qu'il n'y ait pas unicité puisque les voyageurs ne sont pas des voyageurs Business Unit

U laat uitschijnen dat alles perfect verloopt. Nochtans komt het vaak voor dat meerdere bussen of trams onmiddellijk op elkaar volgen. Misschien moeten wij een bezoek aan de centrale verkeersleiding organiseren om de situatie beter te begrijpen.

De voorzitter.- Ik noteer uw voorstel.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het is aan de commissieleden om te beslissen of zij een bezoek ter plaatse willen brengen.*

- Het incident is gesloten.

Bus ou Business Unit Tram, ce sont des voyageurs qui tentent d'atteindre un point B en partant d'un point A.

J'avoue que vos réponses donnent un peu l'impression que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Pourtant, quand on voit trois bus arriver en même temps, je ne pense pas que les usagers seraient furieux de descendre du deuxième pour monter dans le troisième, généralement vide. Il est évidemment impensable de demander aux personnes du troisième bus de descendre pour attendre un autre bus qui arrivera, si tout va bien, un quart d'heure plus tard.

Je vois quand même un décalage entre vos propos et la réalité. Je serais prête, si nous sommes en très petit comité, de proposer que la commission aille visiter et discuter avec les travailleurs de ces services pour comprendre pourquoi on est face à ces situations. Ce sont certainement les plus aptes à nous donner les réponses qui nous aideront à comprendre pourquoi on a, encore aujourd'hui, des bus ou des trams qui se promènent par convois de trois, voire quatre ou cinq.

M. le président.- La proposition de Mme Delforge est enregistrée.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est à la commission de réagir à la suggestion de Mme Delforge de faire une visite sur le terrain.

- L'incident est clos.