



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 9 JUIN 2010**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 9 JUNI 2010**

—

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.

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.

SOMMAIRE

INTERPELLATION	7
- de Mme Annemie Maes	7
à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,	
concernant "l'implication du gouvernement bruxellois dans les plans de rénovation de la gare du Nord".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Annemie Maes.</i>	8
QUESTIONS ORALES	11
- de M. Arnaud Pinxteren	11
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 "la convention 'Villo' ".	
- de Mme Danielle Caron	17
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'octroi de la prime Bruxell'air".	

INHOUD

INTERPELLATIE	7
- van mevrouw Annemie Maes	7
tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
betreffende "de betrokkenheid van de Brusselse Regering bij verbouwingsplannen voor het Noordstation".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Annemie Maes.</i>	8
MONDELINGE VRAGEN	11
- van de heer Arnaud Pinxteren	11
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de 'Villo'-overeenkomst".	
- van mevrouw Danielle Caron	17
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de toekenning van de Brussel'Air-premie".	

INTERPELLATIONS	21	INTERPELLATIES	21
- de Mme Caroline Persoons	21	- van mevrouw Caroline Persoons	21
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'obtention de dérogations en matière de stationnement pour les prestataires de soins médicaux non urgents".		betreffende "het verkrijgen van uitzonderingen inzake parkeren voor de verstrekkers van niet-dringende medische hulp".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	22	Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	22
concernant "la mise en œuvre du plan régional de stationnement".		betreffende "de implementatie van het gewestelijk parkeerbeleid".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs: M. Jef Van Damme, M. Aziz Albishari, M. Jamal Ikazban, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Caroline Persoons.</i>	27	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Jef Van Damme, de heer Aziz Albishari, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Caroline Persoons.</i>	27
- de M. Vincent Vanhalewyn	32	- van de heer Vincent Vanhalewyn	32
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les campagnes de recrutement du personnel à la STIB".		betreffende "de aanwervingscampagnes bij de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs M. Jamal Ikazban, Mme Brigitte De Pauw, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Vincent Vanhalewyn.</i>	33	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Vincent Vanhalewyn.</i>	33
- de M. Jamal Ikazban	39	- van de heer Jamal Ikazban	39
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "l'annonce d'une prochaine hausse des tarifs à la STIB".		betreffende "de aankondiging van een aanstaande tariefverhoging bij de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban.</i>	40	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban.</i>	40
- de Mme Annemie Maes	45	- van mevrouw Annemie Maes	45
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'état des pistes cyclables bruxelloises et le contrôle de cet état".		betreffende "de staat van de Brusselse fietspaden en de controle hiervan".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Arnaud Pinxteren, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	46	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	46
- de M. Philippe Pivin	49	- van de heer Philippe Pivin	49
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la coordination entre le service de sécurité de la STIB et la police et la diffusion d'images du réseau de vidéo-protection de la STIB".		betreffende "de coördinatie tussen de veiligheidsdienst van de MIVB en de politie en de verspreiding van beelden van het camerabeveiligingsnet van de MIVB".	
QUESTIONS ORALES	50	MONDELINGE VRAGEN	50
- de M. Vincent De Wolf	50	- van de heer Vincent De Wolf	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'état de délabrement de la station de tram 'De Wand' à Laeken".		betreffende "de verloederde staat van het tramstation 'De Wand' in Laken".	

- de M. Jamal Ikazban	50	- van de heer Jamal Ikazban	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'enquête 'Donnez votre avis sur les taxis bruxellois'".		betreffende "de enquête: 'Geef uw mening over de Brusselse taxi's'".	
- de M. Philippe Pivin	52	- van de heer Philippe Pivin	52
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la mise en place de radars laser sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et la sous-traitance de l'utilisation des dispositifs répressifs".		betreffende "de installatie van laserradars op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onderaanbesteding van het gebruik van repressievoorzieningen".	
- de M. Jef Van Damme	53	- van de heer Jef Van Damme	53
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la communication relative au réaménagement de la place Rogier".		betreffende "de communicatie rond de heraanleg van het Rogierplein".	

*Présidence : M. Philippe Close, président.
Voorzitterschap: de heer Philippe Close, voorzitter.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Maes.

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'implication du gouvernement bruxellois dans les plans de rénovation de la gare du Nord".

M. le président.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les travaux de rénovation de la gare du Nord démarreront d'ici peu. Une meilleure intégration avec la ville et une meilleure liaison avec le centre-ville et Schaerbeek sont prévues.*

Les gares constituent des portes d'entrée dans la ville. Il est positif que la gare du Nord, au même titre que la gare du Midi et la gare centrale, soit rénovée. Bien qu'elle soit la moins touristique des trois, les navetteurs et les Bruxellois doivent pouvoir profiter également d'une gare sûre et agréable ainsi que d'une meilleure liaison avec la ville.

Bien que la rénovation soit du ressort de la SNCB, il me paraît logique que la Région bruxelloise soit davantage qu'un spectateur passif. La commission Aménagement du territoire a déjà pris en considération le dossier relatif à la gare du Midi. Il

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Maes.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de betrokkenheid van de Brusselse Regering bij verbouwingsplannen voor het Noordstation".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Binnenkort starten de werken in het Brusselse Noordstation. De NMBS-holding laat werken uitvoeren in de lokettenzaal en de drie onderdoorgangen. Er komt ook een betere verbinding met de stad, zowel aan de kant van het centrum, als aan de kant van Schaarbeek.

Stations zijn poorten naar de stad en dus ook visitekaartjes voor die stad. De Groen!-fractie is tevreden dat, na het Zuidstation en het Centraal station, nu ook het Noordstation wordt aangepakt.

Het Noordstation is het minst toeristische van de drie Brusselse stations, maar ook de pendelaars en de Brusselaars zelf verdienen een aangenaam en veilig station en dito verbinding tussen het station en de stad.

Ook al zijn de verbouwingswerken een project van

importe que la Région bruxelloise s'implique énergiquement.

La Région bruxelloise est-elle impliquée dans ce projet ? A-t-elle participé au réaménagement des liaisons avec la ville ? Dans quelle mesure les travaux de rénovation influencent-ils l'offre de la STIB et celle des taxis ? La Région dédiera-t-elle un endroit visible et accessible aux transports publics et aux vélos ? L'offre de parkings pour les vélos à la gare du Nord est insuffisante. En outre, l'accès latéral aux parkings est souillé par l'urine. J'ai d'ailleurs signalé ce problème en commission de l'Environnement. Les travaux de rénovation sont peut-être une bonne occasion pour aborder ce problème à fond. J'ai déjà suggéré à M. Kir d'aménager des toilettes publiques à cet endroit. Un point vélo avec un parking accessible tant le week-end qu'en semaine sera-t-il aménagé dans un endroit visible ? L'offre de l'actuel point vélo est insuffisante et n'est pas accessible tous les jours. Une amélioration du parking vélo couvert du côté de la rue Bolivar est-elle prévue ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en français).- *Le ministre-président, à qui s'adressait votre interpellation, m'a chargé de vous lire ses réponses concernant l'implication de la Région, la liaison avec la ville et l'influence sur l'accès à la STIB et aux taxis. D'autre part, je répondrai personnellement aux questions relatives aux*

de NMBS, toch lijkt het me logisch dat het Brussels Gewest hier meer is dan een passieve toeschouwer.

In de commissie Ruimtelijke Ordening kwam het Zuidstation reeds aan bod. Het is belangrijk dat het Brussels Gewest hierin een dynamische rol kan spelen. Dat is niet alleen de staatssecretaris belast met Mobiliteit, maar dat zijn ook de minister-president en de andere Brusselse ministers die met deze problematiek te maken krijgen.

In welke mate werd het Brussels Gewest bij de werken betrokken? Werd het gewest betrokken bij de herinrichting van de verbindingen met de stad? In welke mate beïnvloeden de verbouwingswerken de toegang tot het aanbod van de MIVB en de taxi's?

Heeft het gewest ervoor geijverd dat zowel het openbaar vervoer als de fiets een duidelijk zichtbare en goed toegankelijke plaats krijgen na de renovatiewerken? In dit verband wil ik aanstippen dat het huidige aanbod van fietsenstallingen aan het Noordstation ontoereikend is. Bovendien heeft de fietsenstalling aan de zij-ingang een probleem met wildplassen. Dat is geen recent probleem en ik heb daarop reeds gewezen in de commissie Leefmilieu. Misschien zijn de renovatiewerken een goede gelegenheid om dit probleem grondig aan te pakken. Ik heb de heer Kir reeds gesuggereerd om in die buurt openbare toiletten te laten plaatsen.

Komt er, op een zichtbare plaats, een fietspunt met fietsenstalling dat zowel in de week als in het weekend open is, en dus niet alleen bedoeld is voor de pendelaars? Voor zover ik weet is het aanbod van het huidige fietspunt te klein en is het niet alle dagen geopend.

Wordt de overdekte fietsenstalling aan de kant van de Simon Bolivarlaan opgeknapt en uitgebreid?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Uw vraag was eerst gericht tot de minister-president. Hij heeft me verzocht zijn antwoorden op uw eerste drie vragen voor te lezen. Die betreffen respectievelijk de betrokkenheid van het gewest, de verbinding met de stad en de invloed op de toegankelijkheid van de MIVB en de taxi's. Ik zal

infrastructures pour cyclistes.

Je lis à présent la réponse de M. Picqué.

La réponse à votre interpellation ressemblera très fort à une réponse de Mme Grouwels à une question posée par M. Albishari en commission de l'Infrastructure du 10 mars 2010, et à laquelle je vous renvoie en grande partie.

Concernant notre implication dans le réaménagement des gares, la Région bruxelloise fait formellement partie du processus. D'une part, la régie foncière est copropriétaire d'une partie de la gare du Nord. D'autre part, la Région est l'autorité délivrante des autorisations urbanistiques nécessaires.

Vous mettez l'accent sur le fait qu'une gare représente une porte d'entrée dans la ville et qu'il faut soigner la manière de l'intégrer dans son environnement. Je ne peux que vous rejoindre, mais je crains que l'ambition de la SNCB ne soit pas, à ce stade, de nature à rencontrer cet objectif. Les travaux consistent en la rénovation de la salle des guichets, la rénovation des couloirs et le placement de nouveaux escalators d'accès aux quais.

Le projet faisant l'objet d'une demande de permis d'urbanisme ne prévoit pas de travaux qui amélioreraient le rôle de repère de la gare.

Au sujet de l'accès à la STIB et aux taxis, je vous renvoie à la réponse de Mme Grouwels.

Au cours de la phase préparatoire, le manager vélo a eu l'occasion de formuler des recommandations, prises en compte par B-holding.

Ainsi, un nouveau parking pour vélos de 470 places, extensible jusqu'à 940 places, a été aménagé. Comme demandé, l'ancien passage de la rue du Progrès, qui passe actuellement sous la gare, est réouvert aux cyclistes et réaménagé comme accès principal pour les cyclistes. Il y a également un escalator qui monte directement du parking vélos à la salle des guichets.

Nous avons demandé que le point vélo soit localisé à l'entrée de ce nouvel accès, d'une part parce que ce sera l'entrée principale pour les cyclistes et, d'autre part, parce que les locaux actuels du point vélo sont trop petits et humides.

persoonlijk antwoorden op de laatste twee vragen die betrekking hebben op de fietsinfrastructuur.

Ik lees het antwoord van de heer Picqué voor.

Het antwoord op uw interpellatie komt grotendeels overeen met een antwoord dat minister Grouwels eerder al heeft geformuleerd op een bijna identieke vraag. Ik verwijs dus grotendeels naar het antwoord op de vraag van de heer Albishari. Het punt werd besproken tijdens de commissie Infrastructuur van 10 maart 2010, die u blijkbaar ook hebt bijgewoond.

Wat uw vraag betreft over de mate waarin het gewest bij de werken is betrokken en bij de herinrichting van de stations, is het Brussels Gewest formeel gesproken vanuit twee opzichten betrokken partij. Vooreerst omdat de grondregie medeëigenaar is van een deel van het Noordstation en vervolgens omdat het gewest als overheid instaat voor het afleveren van de noodzakelijke stedenbouwkundige vergunningen.

Het Brussels Gewest is wel degelijk geraadpleegd. U beklemtoont dat een station een toegangspoort is tot de stad en men dus aandacht moet hebben voor de manier waarop het in de omgeving wordt geïntegreerd. Ik kan me daar alleen maar bij aansluiten. Ik vrees echter dat het in dit stadium niet de ambitie van de NMBS is om aan deze doelstelling tegemoet te komen. De geplande werken omvatten een opknapbeurt van de lokettenzaal, een renovatie van de gangen en de plaatsing van nieuwe roltrappen naar de perrons.

Het project waarvoor een stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd, voorziet niet in infrastructuurwerken die ertoe leiden dat het station haar rol van aanknopingspunt beter kan vervullen. U weet hoe belangrijk ik dit element vind.

Wat de toegang tot de MIVB en de taxi's betreft, moet ik u volledig doorverwijzen naar het antwoord dat daarstraks door mevrouw Grouwels werd geformuleerd.

U stelde een vraag over een zichtbare, toegankelijke fietsenstalling en het fietspunt. Welnu, tijdens de voorbereidingsfase heeft de fietsmanager van Mobiel Brussel de gelegenheid gehad om een aantal aanbevelingen over te maken aan B-holding.

À côté de ce point vélo, au niveau -1, il y aura également des emplacements pour des véhicules Cambio et des taxis.

Nous avons également veillé à améliorer l'accessibilité du côté de la rue d'Aerschot. Les nouveaux aménagements prévoient un ascenseur et un escalator.

Du côté de la place Bolivar, je tiens à rappeler que, malgré le contexte budgétaire difficile, le point vélo est ouvert du lundi au vendredi de 7h à 19h et le parking sécurisé pour vélos reste accessible de manière ininterrompue. Le parking couvert pour cyclistes qui se trouve du côté de la place Bolivar se situe sur un terrain de la Région bruxelloise et n'est pas repris dans le projet de rénovation de la gare du Nord.

Er werd rekening gehouden met die aanbevelingen. Zo is er bijvoorbeeld een nieuwe fietsenstalling met 470 plaatsen ingericht, die kan worden uitgebreid tot een stalling met een capaciteit van 940 plaatsen op niveau -1. Zoals gevraagd wordt de oude doorgang van de Vooruitgangstraat, die momenteel onder het station loopt, opnieuw opengesteld voor fietsers. Ze wordt heringericht als hoofdingang voor fietsers.

Er komt ook een roltrap van de parking naar de lokettenzaal om het gebruiksgemak te bevorderen. We hebben gevraagd om het fietspunt bij de nieuwe ingang te plaatsen. Die wordt in de toekomst immers de hoofdingang voor fietsers. Bovendien is de huidige locatie van het fietspunt te smal en te vochtig. Naast het fietspunt zullen er op niveau -1 ook plaatsen komen voor Cambio-voertuigen en taxi's.

We hebben ook aandacht besteed aan een verbetering van de toegankelijkheid aan de kant van de Aerschotstraat. De nieuwe inrichtingen voorzien in een lift en een roltrap.

Wat uw laatste vraag over het fietspunt en de fietsenstalling aan de kant van het Bolivarplein betreft, wijs ik erop dat ik ondanks de moeilijke begrotingssituatie er toch op heb aangedrongen dat het fietspunt elke werkdag geopend zou zijn van 7 uur 's ochtends tot 7 uur 's avonds en dat de beveiligde fietsenstalling doorlopend toegankelijk zou zijn.

De hoofddoelstelling van het fietspunt bestaat erin om het gecombineerde gebruik van fietsen en treinen te verbeteren voor alle pendelaars en fietsers. Het fietspunt zorgt immers voor onderhoud en kleine herstellingen van fietsen. Het lijkt ons dan ook noodzakelijk dat het op wekdagen overdag open is. Voor het onderhoud van fietsen menen we dat openingsuren van 7 uur 's ochtends tot 7 uur 's avonds volstaan. Het blijft de bedoeling dat mensen naar reguliere fietsenmakers gaan voor het gewone onderhoud van hun fietsen. We gaan ervan uit dat Brusselaars dat in het weekend kunnen doen.

De overdekte fietsenstalling op het Bolivarplein bevindt zich op het grondgebied van het Brussels Gewest en is niet opgenomen in het renovatieproject van het Noordstation.

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

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les réponses de Mme Grouwels ne sont pas toujours aussi précises que souhaité pour les questions spécifiques. C'est la raison pour laquelle les parlementaires sont obligés de reposer leurs questions. Les plans concernant le parking souterrain pour vélos et le point vélo à la gare de Nord sont positifs. Est-il exact que le parking pour vélos surveillé sera accessible en permanence ? Ceci marquerait un changement par rapport aux plans précédents.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *C'est exact.*

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Autrefois, les escaliers dans les gares étaient systématiquement assortis d'une goulotte pour vélos. Celle-ci favorise l'accessibilité des vélos, mais également des poussettes. Vous devriez suggérer à la SNCB d'en prévoir. Les escalators ne suffisent pas. Ils ne sont pas toujours fonctionnels ou sont peu accessibles aux vélos.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Je ferai part de votre proposition à la SNCB. Je ne puis évidemment pas vous garantir une réponse positive.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION

Mevrouw Annemie Maes.- Mevrouw Grouwels heeft inderdaad een antwoord gegeven in deze commissie, maar haar antwoorden zijn niet altijd even duidelijk als het gaat om heel specifieke vragen. Vandaar dat de parlementsleden zich soms verplicht zien hun vragen opnieuw te stellen.

De plannen voor 900 ondergrondse fietsplaatsen en voor het fietspunt aan het Noordstation zijn positief. De bewaakte fietsenstalling zou 24 uur op 24 toegankelijk zijn. Klopt dat? Dat is dan een verandering in vergelijking met de vorige plannen.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Dat klopt.

Mevrouw Annemie Maes.- Vroeger hadden de trappen in de stations altijd fietsgoten. In veel steden, bijvoorbeeld Wenen, worden tegenwoordig goten aangelegd die niet alleen voor fietsen nuttig zijn, maar ook voor buggy's. Dit soort kleine ingrepen moet u suggereren aan de NMBS wanneer u met hen rond de tafel zit. Roltrappen alleen volstaan niet, omdat ze soms niet werken of moeilijk toegankelijk zijn met een fiets. Een eenvoudige fietsgoot kan een wereld van verschil maken.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Dat is een goede suggestie, die ik zeker aan de NMBS zal voorleggen. Ik kan natuurlijk geen positief antwoord garanderen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT,

**PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES
CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION
ADMINISTRATIVE,**

concernant "la convention 'Villo' ".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Dans le numéro de mai de "Bruxelles en mouvements", Inter-Environnement Bruxelles (IEB) dénonce la convention "Villo", passée entre la Région et JCDecaux. Les constats posés par IEB sont pour le moins interpellants, ce qui justifie ma question de ce jour.

Notons tout d'abord l'opacité relevée par IEB entourant ladite convention. Bien entendu, celle-ci a été négociée par votre prédécesseur. Il serait dès lors injuste de vous reprocher des vices cachés (ou non) de la convention. Néanmoins, à ce jour, les termes de la convention ne sont toujours pas connus du grand public.

Son caractère légal est également mis en cause par IEB dès lors que la convention n'a pas encore été approuvée par le parlement. Si le choix du financement du système par la publicité commerciale n'est pas de votre responsabilité, il vous appartient pourtant de décider de la publicité à donner aux termes de la convention.

Relevons ensuite les lenteurs dénoncées dans la mise en place du système lui-même. Alors que la première phase de développement du réseau devait voir la mise en place de 180 stations, le GRACQ n'en dénombre que 85 en service après un an de mise en oeuvre du projet. Pire, certaines stations restent dépourvues de vélos sous prétexte d'un maillage en amont incomplet. Comparaison n'est pas toujours raison mais relevons toutefois qu'à Paris, le réseau Vélib' comptait 750 stations au démarrage et le double 6 mois plus tard... Cela laisse évidemment songeur.

IEB souligne également que le choix des emplacements serait dicté par des objectifs de visibilité publicitaire plutôt que par le confort et la sécurité des usagers.

Enfin, où l'on attendait une vague de vélos, on assiste à un tsunami publicitaire dans l'espace public. Des stations dépourvues de Villo servent pourtant déjà de support publicitaire. Cela

**OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN
EN ADMINISTRATIEVE VEREEN-
VOUDIGING,**

betreffende "de 'Villo'-overeenkomst".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *In het meinummer van "Bruxelles en mouvement" bekritiseerde Inter-Environnement Bruxelles (IEB) de Villo-overeenkomst die uw voorganger met JCDecaux heeft afgesloten.*

Om te beginnen is de inhoud van de overeenkomst niet bekend bij het grote publiek. Dat valt onder uw verantwoordelijkheid en niet onder die van uw voorganger. Bovendien is de overeenkomst nog niet goedgekeurd door het parlement en is haar wettelijke karakter dus twijfelachtig.

De invoering van het systeem verloopt ook traag. De eerste fase moest 180 stations omvatten, maar na een jaar telt de GRACQ er nog maar 85. Sommige daarvan hebben zelfs geen fietsen omdat het netwerk nog onvolledig zou zijn. In Parijs telde het 'Vélib'-systeem bij de start 750 stations en 6 maanden later dubbel zoveel.

De locaties lijken gekozen om de reclame zo zichtbaar mogelijk te maken, en niet om het comfort en de veiligheid van de gebruikers te garanderen. Ook stations zonder fietsen worden al voor reclame gebruikt. IEB beschouwt de overeenkomst dan ook als een alibi voor JCDecaux om een strategische positie in de openbare ruimte te verwerven.

IEB stelt verschillende alternatieven voor: het systeem laten financieren door het toekomstige gewestelijke parkeeragentschap of samenwerken met de sociale economie, zoals voor de fietspunten in de stations.

Zult u de overeenkomst tussen het gewest en JCDecaux bekendmaken en laten goedkeuren door het parlement?

Volgens welke criteria werd de ligging van de Villo-stations bepaald?

Kunt u bevestigen dat de uitvoering van de eerste fase vertraging heeft opgelopen? Waaraan is die te wijten en wat is de nieuwe planning?

conforterait la thèse défendue par IEB : le marché, serait pour l'annonceur, "un alibi en vue d'obtenir une position stratégique dans l'espace public".

Face à ces constats, IEB lance différentes hypothèses alternatives pour la mise en œuvre d'un projet de vélos partagés : faire opérer et financer le système par l'Agence régionale de stationnement - en création, je vous le concède - ou s'appuyer sur un partenariat avec l'économie sociale, à l'instar de ce qui s'est fait dans le cadre des points vélo dans les gares.

Envisagez-vous de rendre publique la convention Villo liant la Région et JCDecaux et de la soumettre à l'approbation du parlement si cela n'a pas été fait ? Pourriez-vous préciser les modalités et les critères prévalant au choix des emplacements Villo ?

Confirmez-vous les retards évoqués dans la mise en œuvre de la première phase de développement du réseau ? Dans l'affirmative, quelles en sont les raisons et quel est le nouveau planning prévu ?

Comment est organisé le contrôle de l'exécution du contrat ? Quelles sont les sanctions prévues et mises en œuvre en cas de manquements avérés dans le chef du concessionnaire ? Peut-il être mis fin à la convention afin de développer un modèle d'exploitation avec un opérateur public ou un opérateur à finalité non lucrative ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Même si on peut s'interroger sur le système retenu par le gouvernement précédent, il reste que ce système existe et qu'il y a lieu de le faire fonctionner.

Je vous confirme que l'objectif premier et unique de la convention Villo conclue entre la Région et l'opérateur JCDecaux est bien le déploiement d'un système efficace de vélos partagés. Le dispositif publicitaire qui y est lié n'a pour vocation que de financer ce système dont l'exploitation est onéreuse.

Je vous rappelle que ni la Région ni les communes n'ont un euro à déboursier pour cette mesure de renforcement de transfert modal et de valorisation des modes actifs. En cette période de crise, ce n'est évidemment pas négligeable.

Hoe wordt de uitvoering van het contract gecontroleerd? Welke sancties zijn mogelijk als de concessiehouder zich niet aan het contract houdt?

Kunt u de overeenkomst beëindigen om een exploitatiemodel uit te werken met een openbare operator of een operator zonder winstoogmerk?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Ook al hebben we misschien vragen bij het systeem dat door de vorige regering werd ingevoerd, toch moeten we ervoor zorgen dat het goed functioneert.*

Het hoofddoel van de Villo-overeenkomst tussen het Brussels Gewest en JCDecaux is om een efficiënt systeem voor fietsdelen in te voeren. De reclame is er alleen om het dure systeem te financieren. Noch het Brussels Gewest, noch de gemeenten moeten voor Villo betalen. In tijden van crisis is dat geen onbelangrijk gegeven.

Het Brussels Gewest heeft samen met JCDecaux een aantal locaties voor fietsenstallingen bepaald op basis van hun culturele, economische of commerciële belang. Bepaalde

Concernant les critères pour le choix des emplacements des stations, la Région a déterminé avec JCDecaux les lieux de très grand intérêt culturel, économique et commercial ainsi que les pôles d'attraction, dont les gares ou noeuds de transport en commun, qui doivent absolument être équipés de stations Villo. On tient également compte des lieux de passage des cyclistes: les itinéraires cyclables régionaux et les aménagements cyclables.

Ensuite, le maillage des stations tient compte d'une distance moyenne de 400 à 450 mètres. Cette relative proximité des stations est nécessaire à la réussite du système et se base sur les expériences des autres villes européennes équipées d'un service similaire. Cette distance est étudiée pour permettre à une personne qui arriverait à une station où plus un seul vélo n'est disponible de se rendre rapidement à une station voisine. À cet effet, chaque borne d'accueil d'une station vide indique la localisation d'une station proche disposant encore de vélos.

La visibilité du système est très importante. Pour une utilisation optimale, il est nécessaire que les stations soient visibles sur les grands axes. À Paris, par exemple, les stations situées dans les petites rues ont été déplacées vers les grands axes car, du fait de leur manque de visibilité, l'appréciation du maillage en était diminuée.

Enfin, chaque emplacement de station a fait l'objet d'une validation par le manager Vélo de la Région.

Concernant le calendrier, la convention prévoit l'exploitation de 100 stations dans un délai de six mois après la signature de la convention, pour autant que le concessionnaire dispose des permis d'urbanisme. Or, nous en avons discuté ici-même à plusieurs reprises, la mise en oeuvre de la convention a connu un cheminement compliqué. Des recours ont émaillé régulièrement les processus de délivrance des permis et des autorisations. IEB, auteur de l'article sur lequel vous basez votre interpellation, est lui-même l'auteur d'un recours à l'encontre de ces permis.

Je voudrais ici remercier les communes qui se sont manifestées favorablement dès le début. Ce mouvement a permis de crédibiliser le système et d'impliquer progressivement onze communes dans la première phase.

verkeersknooppunten, zoals stations, krijgen eveneens een Villo-stalling. Ze worden ook langs fietspaden en Gewestelijke Fietsroutes geplaatst.

De gemiddelde afstand tussen de stallingen bedraagt 400 à 450 meter. In andere Europese steden is gebleken dat de stallingen zich relatief dicht bij elkaar moeten bevinden om het systeem te doen slagen. Als alle fietsen van een stalling weg zijn, moet je snel naar een naburige stalling kunnen gaan. De informatiepalen geven aan waar er nog fietsen beschikbaar zijn.

De zichtbaarheid van het systeem is zeer belangrijk. De stallingen moeten op grote verkeersassen staan. In Parijs heeft men beslist om stallingen in kleine straten te verplaatsen naar grote boulevards.

De fietsmanager heeft voor elke fietsenstalling zijn fiat gegeven.

Volgens de planning zouden er zes maanden na het sluiten van de overeenkomst 100 stations in gebruik zijn, op voorwaarde dat de uitbater de nodige stedenbouwkundige vergunningen had ontvangen. Dit laatste ging echter niet van een leien dakje. Vaak werd er beroep aangetekend tegen de vergunningen.

Ik wil de gemeenten die Villo van in het begin hebben gesteund, bedanken. Hun steun was bevorderlijk voor de geloofwaardigheid van Villo en heeft ertoe geleid dat we in een eerste fase 11 gemeenten bij het project konden betrekken.

Vandaag zijn er 90 stallingen in gebruik. In juni komen er nog meer dan 50 bij. Tegen september moeten er 180 stallingen met 2500 fietsen in gebruik zijn. In mei telde men al 6500 abonnees.

In de week van 17 tot 23 mei noteerde men bijna 10.000 verplaatsingen. In een jaar tijd werd er 1.203.166 km met de Villofietsen afgelegd. Tegen de zomer zal het systeem 25.000 verplaatsingen per dag aankunnen. De verplaatsingen gebeuren voornamelijk op wekdagen en tijdens de spitsuren. De fietsen worden gebruikt door zowel Brusselaars als niet-Brusselaars. Het doel is bereikt.

De follow-up van de overeenkomst gebeurt door een begeleidingscomité, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie, Mobiel

Aujourd'hui, plus de 90 stations sont placées et il y en aura 50 de plus durant le mois de juin. Pour septembre, nous atteindrons 180 stations avec 2.500 vélos. La première phase sera alors entièrement installée.

La belle saison commence et, en mai, il y avait 6.500 abonnés de longue durée.

La semaine du 17 au 23 mai, près de 10.000 déplacements ont été effectués. En un an, 1.203.166 km ont été parcourus par des vélos Villo. D'ici l'été, la capacité d'absorption montera à 25.000 déplacements par jour. Par ailleurs, on constate aussi que les utilisations se font prioritairement en semaine et aux heures de pointe. Ces vélos servent donc aux déplacements des Bruxellois et des usagers de la ville. Leur but est atteint.

Le contrôle de l'exécution du contrat est effectué sur base d'une procédure établie entre les parties. Le comité d'accompagnement associant l'administration, Bruxelles-Mobilité, l'opérateur JCDecaux, et mon cabinet, se tient deux fois par mois et reprend les points essentiels pour le déploiement harmonieux du projet. S'ajoutent à ces réunions d'autres administrations en fonction des besoins, comme celle de l'Urbanisme.

En outre, comme le stipule la convention, il y a au moins une réunion annuelle du comité de gestion où sont représentées les communes via l'AVCB (Association de la Ville et des Communes), l'AATL (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement) et la STIB. L'opérateur JCDecaux donne accès à l'ensemble des données concernant l'usage et l'exploitation des vélos Villo.

La première phase n'est pas encore totalement opérationnelle, comme je viens de le dire. Des mécanismes affinés de suivi de l'exécution seront établis lorsque le système sera ajusté sur les 2.500 vélos.

Les sanctions sont prévues dans le cadre de la convention, laquelle a été transmise aux membres de cette commission le 18 décembre 2009. Il est toujours possible de mettre fin à une convention, mais souvent des indemnités sont liées à cette résiliation. Dans ce cadre, si la Région résilie, elle s'expose à indemniser l'opérateur jusqu'à six ans de manque de recettes liées à l'utilisation des vélos en

Brussel, JCDecaux en mijn kabinet. Het komt tweemaal per maand samen. Indien nodig worden er bijkomende vergaderingen georganiseerd met andere administraties zoals Stedenbouw.

Minstens eenmaal per jaar moet er ook een vergadering van het beheerscomité plaatsvinden. De gemeenten zijn daarin vertegenwoordigd via de Vereniging van de Stad en de Gemeenten, het bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en de MIVB. De eerste fase is nog niet volledig afgerond. Er zullen meer verfijnde mechanismen voor de follow-up van de overeenkomst worden ontworpen wanneer het systeem 2.500 fietsen zal tellen.

Het gewest kan altijd een einde aan de overeenkomst maken, maar in dat geval riskeert het om aan JCDecaux een vergoeding van zes jaar inkomensverlies te moeten betalen. Het gewest heeft er dus geen belang bij om die overeenkomst te verbreken, te meer daar de fietsen alsmaar meer worden gebruikt. Het is voornamelijk om begrotingsredenen dat het gewest voor een concessieopdracht heeft gekozen, in plaats van het systeem zelf uit te baten of volledig te financieren.

Het schrappen van Villo na de mislukking van het project Cyclocity zou een zeer negatief signaal zijn.

tant que telle. Il reste que la résiliation de la convention peut aussi se faire d'un commun accord entre les deux parties.

À ce stade, suite à la conclusion de la convention en 2008, la Région n'a rien à gagner à résilier cette convention pour laquelle des investissements importants ont été réalisés afin que les vélos sortent de plus en plus. C'est essentiellement pour des raisons budgétaires que la Région a opté pour une concession à un opérateur plutôt que d'exploiter elle-même ce service ou de le financer à 100%. Par ailleurs, le système de vélos partagés en Région de Bruxelles-Capitale a connu avec Cyclo-city un premier échec. Résilier l'opération à ce stade constituerait un bien mauvais signal.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Votre réponse est étayée par toute une série de chiffres et d'arguments très rassurants mais néanmoins difficiles à évaluer. Vous citez notamment le chiffre d'1.203.000 km parcourus. Il est difficile de savoir si ce chiffre est important ou pas par rapport à d'autres systèmes de vélos partagés comparables en termes de nombre d'habitants. Ces chiffres se situent-ils dans la moyenne, au-delà ou en-deçà de ces autres systèmes ?

Les modalités de suivi de la convention prévoyant des réunions régulières, une réunion annuelle avec les pouvoirs locaux, sont également un élément positif. Et ceci d'autant plus que vous annoncez que ces modalités de suivi et de contrôle pourraient être améliorées en fonction de l'évaluation de la collaboration en fin de première phase.

Ces éléments sont encourageants, d'autant plus que ces vélos seraient principalement utilisés par des Bruxellois ou des usagers de la ville. Cela constitue une évolution positive, compte tenu des critiques qui avaient été formulées lors de la première tentative de vélos partagés en ville, dont l'usage s'était révélé essentiellement touristique. Nous avons atteint l'un des objectifs prévus, c'est-à-dire le transfert modal de toute une série d'usagers ou, en tout cas, l'élargissement du panel de déplacements offerts aux Bruxellois.

Enfin, concernant la convention et sa publicité, ce document a certes été transmis aux membres de la commission à la fin de l'année dernière. Mais deux

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Uw antwoord staat bol van geruststellende cijfers. Ze zijn echter moeilijk te verifiëren. U hebt het bijvoorbeeld over een afgelegde afstand van 1.203.000 km. Dat cijfer is moeilijk vergelijkbaar met systemen van gedeelde fietsen in andere steden, gezien de verschillen inzake bevolkingsaantal. Scoort Villo beter of slechter dan andere systemen?

Het is goed dat er voldoende follow-up is in de vorm van regelmatige vergaderingen. Die follow-up zou u eventueel nog uitbreiden na de evaluatie van de eerste fase.

Dat de Villofietsen zowel door Brusselaars als niet-Brusselaars worden gebruikt, is een positieve evolutie: Cylocity werd haast uitsluitend door toeristen gebruikt. Een hele reeks Brusselaars zijn voor hun verplaatsingen op de fiets overgestapt. De waaier van verplaatsingsmogelijkheden ten behoeve van de Brusselaar is ruimer geworden.

Over de overeenkomst met JCDecaux heb ik nog twee vragen. Moeten we ingaan op de vraag van IEB om de overeenkomst formeel door het parlement te laten goedkeuren?

Waarom wordt de overeenkomst niet openbaar gemaakt? Sommige verenigingen zouden erover willen beschikken. Zult u hen het document bezorgen?

éléments méritent encore réponse :

- cette convention doit-elle faire l'objet d'une approbation formelle au niveau du parlement ? Il s'agit là de l'un des reproches formulés par Inter-Environnement. Non est une réponse !

- si cette convention a pu être diffusée auprès des membres de la commission, pourquoi ne l'est-elle pas également auprès du grand public ? Certaines associations se plaignent en effet de ne pas en disposer. Envisagez-vous de leur transmettre le document ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Pour la question relative au nombre de kilomètres, je m'informerai et nous comparerons. En fait, il convient de tenir compte aussi de la saison et des circonstances.

Pour ce qui concerne la convention Villo, je compte également prendre des informations. Selon moi, le gouvernement est habilité à établir cette convention sans que cela ne nécessite pas d'approbation de la part du parlement.

Quant à la publicité liée à cette convention, comme il s'agit d'un marché, il convient de respecter les droits des contractants vis-à-vis des concurrents. Pas question donc de tout étaler au grand public, car chaque partie détient des droits : nous évitons tout problème légal.

Voilà ma réponse avant d'éventuels autres renseignements que je compte demander auprès de mes services.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik zal meer informatie inwinnen over het aantal afgelegde kilometers. Er moet trouwens ook rekening worden gehouden met de seizoenen en andere omstandigheden.*

Voor zover ik weet moet de regering de overeenkomst niet voor goedkeuring aan het parlement voorleggen. Ik zal dit echter nakijken.

Aangezien het om een concessieopdracht gaat, moeten de rechten van de inschrijvers ten opzichte van hun concurrenten in acht worden genomen. De details van de overeenkomst kunnen dus niet openbaar worden gemaakt. Wij moeten juridische problemen vermijden.

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

DES TRANSPORTS,

concernant "l'octroi de la prime Bruxell'air".

Mme la présidente.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à la question orale.

La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Vous savez combien je suis sensibilisée aux émissions de polluants, je connais les effets néfastes des particules fines et des oxydes d'azote sur l'environnement et sur la santé. Le secteur des transports est une source importante d'émissions de polluants. C'est pourquoi je m'intéresse de près aux actions de la Région qui visent à renforcer les mécanismes de lutte contre la pollution de l'air générée par la circulation automobile. Je voudrais m'attarder plus particulièrement aux mesures appelées Bruxell'air.

Il s'agit d'une prime destinée à ceux qui décident de rendre leur plaque d'immatriculation pour passer à d'autres modes de transport, moins polluants. Cette mesure encourage également la destruction des véhicules les plus polluants puisque la prime est doublée pour ceux qui font détruire leur véhicule.

Ainsi, toute personne domiciliée en Région de Bruxelles-Capitale qui radie sa plaque d'immatriculation a droit soit à un abonnement MTB pour une année et à un abonnement Cambio pour une année, soit à une prime vélo et à un abonnement à Cambio pour une année.

La prime vélo comporte une formation à la conduite du vélo en ville ainsi qu'un montant maximum de 470 euros destiné à l'achat d'un ou de plusieurs vélos, accessoires ou services auprès de fournisseurs implantés sur le territoire de la Région bruxelloise. Les ventes de vélos de particulier à particulier n'entrent pas en ligne de compte. L'achat du vélo est avancé par le bénéficiaire.

Je comprends que cette mesure vise aussi à encourager les Bruxellois à consommer dans la Région de Bruxelles-Capitale. Toutefois, le protectionnisme inséré dans la réglementation peut se faire au détriment du citoyen qui souhaite acheter au meilleur rapport qualité/prix. Cette réglementation peut poser deux types de questions.

WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toekenning van de Brussel'Air-premie".

Mevrouw de voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De Brussel'Air-premie is bestemd voor mensen die hun nummerplaat inleveren om over te stappen op minder vervuilende vervoersmiddelen dan de auto. Wie zijn wagen laat vernietigen, krijgt een dubbele premie.*

In ruil voor een nummerplaat krijg je een jaarabonnement van de MIVB of een fietspremie, waaraan telkens een jaarabonnement op Cambio wordt toegevoegd. De fietspremie omvat een cursus fietsen in de stad en een bedrag van maximum 470 euro voor de aankoop van een of meer fietsen of fietsmateriaal in een Brusselse winkel. Een fiets die je van een particulier koopt, telt niet mee. In dat geval moet je het bedrag zelf voorschieten.

De maatregel moedigt de Brusselaars dus aan om hun geld in het Brussels Gewest uit te geven. Dit kan burgers echter beletten om de beste prijs-kwaliteitverhouding te vinden. Met de premie kan je geen fiets kopen via internet, omdat je niet weet of de verkoper in Brussel gevestigd is. Nochtans is een aankoop via internet vaak goedkoper. Bovendien kun je de premie niet gebruiken voor nieuwe modellen die in Brussel nog niet te vinden zijn.

Hoe gaat de administratie om met fietsen die via het internet worden gekocht? Komen de kosten voor een product dat nog niet in Brussel te verkrijgen is, in aanmerking voor de premie?

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Le premier concerne l'achat via internet. Je suis personnellement adepte de ce type d'achat car les prix sont souvent moins élevés. En effet, le fournisseur fait l'économie de surface de vente commerciale (magasin) et on évite un intermédiaire de plus. Personnellement, je n'ai jamais eu de mauvaise surprise en procédant de la sorte. Lorsqu'on achète sur internet, l'adresse du fournisseur n'y figure pas. La seconde concerne certaines nouveautés qui ne sont pas encore vendues à Bruxelles. Je songe ici plus spécifiquement aux nouveaux concepts de vélo électrique qui ont fait récemment leur apparition sur le marché, et qui sont d'un rapport qualité/prix incomparable.

Comment l'administration gère-t-elle le remboursement des achats de vélos lorsque ceux-ci sont effectués via internet et que l'adresse du fournisseur ne figure pas sur le site ? Si un bien n'est pas accessible sur le marché bruxellois et que l'acheteur domicilié en Région bruxelloise fait la preuve du meilleur rapport qualité/prix, l'administration peut-elle considérer qu'il s'agit de frais éligibles ?

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La prime Bruxell'air lancée en 2006 est un succès. Sur base des chiffres statistiques de septembre 2006 à avril 2010, 7.016 dossiers ont été traités, dont 6.139 ont donné droit à une prime, soit 87%. 89% des dossiers concernent une radiation du véhicule et 11% une radiation et destruction du véhicule. 30% des demandeurs, soit environ un sur trois, demandent la prime vélo. 2.086 primes vélos ont ainsi été octroyées sur base annuelle. Ces résultats réjouissants témoignent d'une prise de conscience croissante que le vélo constitue une alternative crédible pour les déplacements en milieu urbain.

Selon la convention organisant la prime Bruxell'air, les pièces justificatives dans le cadre de la prime vélo sont étudiées par l'asbl Pro Velo. Dans le cadre de cet exercice, l'asbl suit strictement les prescriptions de la convention. Cela signifie qu'actuellement, seules les pièces justificatives répondant aux conditions mentionnées dans la convention et ses annexes sont considérées comme

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De premie Brussel'Air is een succes. Tussen september 2006 en april 2010 werden 7.016 aanvragen ingediend en 6.139 premies toegekend. In 89% van de gevallen deed men afstand van de nummerplaat en in 11% werd bovendien het voertuig vernietigd. Een derde van de aanvragers heeft voor de fietspremie geopteerd. Op een jaar tijd zijn er 2.086 fietspremies toegekend. De bewustmaking groeit dus dat de fiets een geloofwaardig alternatief is voor verplaatsingen in de stad.*

De bewijsstukken met betrekking tot de fietspremies worden door de vzw Pro Velo gecontroleerd. De vzw volgt daarbij strikt de voorschriften van de overeenkomst. De aanvragers moeten een factuur voorleggen waarop duidelijk de naam en het adres van de leverancier vermeld staan. Die leverancier moet in Brussel gevestigd zijn.

Aankopen via internet zijn op zich niet uitgesloten,

valables : une facture justificative et la mention du fournisseur et de son adresse. Ce fournisseur doit être implanté en Région de Bruxelles-Capitale.

Les achats via Internet ne sont donc pas exclus en soi, s'ils donnent lieu aux justificatifs exigés. L'asbl Pro Velo n'a par ailleurs à ce jour jamais été confrontée à un problème d'impossibilité pour le demandeur d'identifier l'adresse du fournisseur. Il n'a non plus jamais été mentionné par un demandeur le fait qu'un produit ne serait pas disponible sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Un processus d'évaluation de la prime Bruxell'air est en cours. Les résultats devraient être disponibles dans le courant du mois de septembre. Dans le cadre de ce travail, une réflexion spécifique sera menée sur l'évolution des techniques en matière d'achat en ligne. Une attention particulière sera également portée aux nouvelles technologies en développement dans l'univers du cycle ; nous pensons par exemple aux vélos électriques, ou à la possibilité de transformer un vélo classique en vélo électrique moyennant le montage d'un système spécifique sur le vélo, et à leur disponibilité en Région de Bruxelles-Capitale. Je pense que vous avez roulé avec un système de ce type.

Mme Danielle Caron.- Tout se sait en Région bruxelloise !

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Enfin, nous attirons l'attention sur l'importance de la qualité du matériel vélo mis en circulation. De nombreux vélos de piètre qualité passent trop rapidement au rebut, faute pour leur propriétaire de savoir les réparer, ou faute de vélocistes en nombre suffisant et désireux de travailler sur des vélos de piètre qualité.

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

Mme Danielle Caron.- Je me permettrai de poser deux questions complémentaires.

Primo, il est normal d'avoir les justificatifs, telle une facture. Néanmoins, si cela passe par internet et que le fournisseur n'est pas installé en Région bruxelloise, l'habitant risque-t-il de ne pas être remboursé ?

Secundo, je faisais allusion dans ma question à ce

op voorwaarde dat de aanvragers de vereiste bewijsstukken kunnen voorleggen. Tot nu toe hebben de aanvragers altijd het adres van de leverancier kunnen meedelen en het gezochte product in Brussel kunnen vinden.

Er is momenteel een evaluatie van de premie Brussel'Air aan de gang. De resultaten zouden in september beschikbaar moeten zijn. Tijdens die reflectie zal bijzondere aandacht gaan naar de internetaankopen en de beschikbaarheid van de nieuwe technieken in Brussel (elektrische fietsen, mogelijkheid om een elektrisch systeem op een klassieke fiets te monteren). Ik denk dat u een dergelijke fiets al hebt uitgetest.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- In Brussel kan je ook niets verbergen!

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- De kwaliteit van de fiets is heel belangrijk. Fietsen van slechte kwaliteit worden snel afgedankt omdat de eigenaars ze niet zelf kunnen herstellen of omdat de fietsmakers weigeren ze te herstellen.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Het is normaal dat je een factuur van het aangekochte fietsmateriaal moet kunnen voorleggen. Als je je aankoop via het internet doet, bij een zaak die niet in het Brussels Gewest is gevestigd, loop je dan het risico dat je niet wordt vergoed?

Een welbepaalde elektrische fietsmotor is enkel te verkrijgen bij een bedrijf dat niet in Brussel gevestigd is. Ik ken iemand die zo'n motor heeft

kit de vélo à assistance électrique. Il s'agit d'un inventeur belge, établi naguère à Bruxelles et actuellement encore proche de Bruxelles. L'acheteur de ce kit n'a pourtant pas pu être remboursé sous prétexte que sa société n'était pas installée en Région bruxelloise. Première possibilité : devait-il réagir via internet ? Deuxième possibilité : devait-il disposer d'une adresse en Région bruxelloise ? Cette solution pouvait être pénalisante. Avez-vous d'autres possibilités à nous présenter ?

Comme il s'agissait d'un article peu onéreux, les marchands de vélos classiques étaient peu enthousiastes à écouler l'article vu l'insuffisance de la marge bénéficiaire. Pourtant, ce kit était intéressant tant par son prix que par son offre de mobilité au sein de la Région bruxelloise.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- En cas de commande via internet, si le fournisseur n'est pas basé à Bruxelles, il n'est pas prévu dans le système actuel d'accorder des primes.

Il faut savoir que ce projet de la Région bruxelloise a été imaginé pour privilégier les fournisseurs bruxellois. Lors de l'évaluation, beaucoup de questions concernaient l'utilité de telles réglementations. Nous attendrons maintenant les résultats de cette évaluation pour décider la continuation ou non de l'offre ; ce sera l'objet d'une prochaine discussion. Pour l'instant, nous suivons les réglementations établies au départ du projet.

Mme Danielle Caron.- Cela ne pose pas de problème de concurrence au niveau européen ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Pas jusqu'à présent.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

gekocht en niet werd vergoed. Had die verkoop via het internet moeten gebeuren, of moest het bedrijf over een Brussels adres beschikken? Ziet u nog een andere oplossing?

Aangezien het product in kwestie niet veel kost, zijn de meeste fietshandelaars er niet in geïnteresseerd. De winstmarge is immers te klein.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Ook als je via het internet bestelt, wordt je fietsmateriaal niet terugbetaald als de leverancier niet in het Brussels Gewest is gevestigd.*

Het was de bedoeling om Brusselse bedrijven een duwtje in de rug te geven. We wachten op de resultaten van de evaluatie om te beslissen of het systeem wordt bijgestuurd. Voorlopig moeten we echter de huidige regeling toepassen.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- *Is die niet in strijd met de Europese concurrentieregels?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *We hebben er nog geen problemen mee gehad.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

**concernant "l'obtention de dérogations en
matière de stationnement pour les
prestataires de soins médicaux non urgents".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN
DAMME,**

**concernant "la mise en œuvre du plan
régional de stationnement".**

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

Mme Caroline Persoons.- Les médecins et les aides à domicile éprouvent de plus en plus de mal à trouver une place où garer leur véhicule lors de leurs visites. Ils sont souvent confrontés au choix, soit de se mettre en infraction par rapport au Code de la route, soit de prendre le temps de trouver une place de stationnement autorisé, ce qui pose des difficultés compte tenu de leur horaire chargé et des besoins des patients.

Dans le cadre d'une question sur le même thème lors de la précédente législature, en 2008, j'évoquais l'initiative prise par certains médecins exaspérés de faire le siège des autorités pour faire imposer le concept de "singe" ("stationnement illicite non gênant exigé").

En 2005, un accord a été trouvé avec le procureur du Roi de Bruxelles : le stationnement illicite serait désormais toléré pour les médecins en visite au domicile d'un patient, pour autant que l'urgence l'impose et que la circulation ne s'en trouve pas entravée. Une voiture pourrait par exemple se trouver partiellement sur le trottoir pour autant que le médecin laisse un espace assez large pour permettre le passage d'un landau. Cette situation doit bien entendu rester exceptionnelle et limitée à l'exercice de l'activité de médecin ou d'aide soignant. Les abus doivent être sanctionnés.

Entretemps, l'article 6 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement consacre la possibilité pour certains

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

**betreffende "het verkrijgen van
uitzonderingen inzake parkeren voor de
verstrekkers van niet-dringende medische
hulp".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER JEF VAN DAMME,**

**betreffende "de implementatie van het
gewestelijk parkeerbeleid".**

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).-
Artsen en thuisverplegers vinden steeds moeilijker
parkeerplaats wanneer ze een huisbezoek afleggen.
Vaak moeten ze kiezen tussen fout parkeren of lang
zoeken naar een parkeerplaats, wat hun planning
in de war stuurt.**

*Tijdens de vorige regeerperiode wees ik erop dat
de sector aandringt op een oplossing voor medisch
personeel dat genoodzaakt is om fout te parkeren.*

*In 2005 werd er een akkoord bereikt met de
Brusselse procureur: voortaan mochten artsen die
huisbezoeken aflegden, fout parkeren op
voorwaarde dat er sprake was van dringende
medische hulp en dat ze het verkeer niet hinderden.
Ze mochten bijvoorbeeld gedeeltelijk op het trottoir
parkeren. Dergelijke zaken moeten natuurlijk
uitzonderingen blijven en misbruiken dienen te
worden bestraft.*

*Artikel 6 uit de ordonnantie van 22 januari 2009
betreffende het parkeerbeleid biedt sommige
personen de mogelijkheid om een parkeerkaart te
verkrijgen. Die mogelijkheid bestaat bijvoorbeeld
voor buurtbewoners, maar ook voor personen die
dringende medische zorgen verstrekken, voor
cambiogebruikers, gehandicapten enzovoort. De
regering kan de voorwaarden voor de uitreiking en
het gebruik van de parkeerkaarten bepalen en
beslissen om ze aan bijkomende groepen te
verstrekken.*

d'obtenir une carte de dérogation à la carte de riverain délivrée par les administrations communales, ceci dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007.

Ainsi, l'ordonnance prévoit des dérogations pour les riverains dans le quartier où ils habitent, les prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents, les exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et les personnes handicapées. À côté de ces dérogations consacrées par la loi, le gouvernement peut préciser les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation et établir des catégories complémentaires de bénéficiaires.

Lors de l'adoption de l'ordonnance, le ministre considérait que certains points seraient encore à éclaircir, dont notamment le nombre maximum de cartes de riverain et leur prix, les autres prestataires d'aide et de soins - kinés, services de soupe populaire, médecins traitants, ... - qui pourraient faire l'objet de dérogations, ainsi que d'autres questions telles que la possibilité de délivrer des abonnements, la question des enseignants ou encore celle des quinze minutes gratuites... Selon votre prédécesseur, ces débats devraient entrer dans le cadre des discussions sur le plan régional de stationnement.

J'avais déjà insisté à l'époque sur l'importance de ne pas négliger la situation des prestataires d'aide et de soins non urgents. Lors de la manifestation du secteur non-marchand hier à Bruxelles, les chaînes de télévision ont diffusé le témoignage d'aides familiales. Celles-ci présentent un horaire très chargé et réalisent un travail essentiel auprès des personnes âgées et handicapées, même s'il ne s'agit pas de soins urgents.

Dans sa réponse, le ministre Smet indiquait que cette question devait être tranchée dans le cadre de l'ordonnance stationnement. Cette ordonnance est aujourd'hui entrée en vigueur et la question soulevée a été déléguée au gouvernement. Une procédure en annulation est pendante devant la Cour constitutionnelle, mais celle-ci n'empêche en rien le gouvernement bruxellois d'aller de l'avant pour exécuter l'article 6, ce dernier n'étant pas touché par le recours.

Le gouvernement a-t-il étudié la possibilité d'élargir le champ d'application des dérogations aux

Toen de ordonnantie werd aangenomen, vond de bevoegde minister dat een aantal zaken nog moesten worden opgehelderd, zoals het maximale aantal parkeerkaarten, het al dan niet verstrekken van parkeerkaarten aan kinesisten, enzovoort. Volgens uw voorganger zouden die knopen nog worden doorgehakt tijdens de besprekingen over het gewestelijke parkeeragentschap.

Destijds drong ik er al op aan dat ook verstrekkers van niet-dringende medische hulp een parkeerkaart moeten krijgen. Gezinshelpers hebben bijvoorbeeld een drukke planning, ook al verstrekken ze geen dringende zorgen.

De parkeerordonnantie is nu van kracht. De regering moet dus een aantal zaken beslissen. Het Grondwettelijk Hof heeft beroep aangetekend tegen de ordonnantie. Aangezien de beroepsprocedure geen verband houdt met artikel 6, houdt niets de regering tegen om werk te maken van de uitvoering van dat artikel.

Heeft de regering overwogen om ook parkeerkaarten uit te reiken aan verstrekkers van niet-dringende medische hulp? Hoeveel parkeerkaarten verstrekken de gemeenten op grond van artikel 6 van de ordonnantie? Hoe zit het met het gewestelijk parkeerplan?

prestataires de soins non urgents - kinés, médecins, aides à domicile ... ? Dans l'affirmative, quelles sont ses conclusions ? Dans la négative, pour quelles raisons l'extension de dérogations déléguée au gouvernement n'a-t-elle pas abouti ? Connaissez-vous le nombre et le type de dérogations délivrées par les communes, par catégories de bénéficiaires telles que définies par l'article 6 de l'ordonnance ? Où en est l'élaboration du plan régional de stationnement tel que prôné par votre prédécesseur ?

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Selon l'accord de gouvernement, la politique régionale du stationnement prévoit une harmonisation progressive des règles pour toutes les communes ainsi qu'une rationalisation et une diminution du nombre de places de parking. En outre, il est prévu que le gouvernement veille, en concertation avec les communes, à l'application de l'ordonnance relative à l'agence régionale de stationnement.*

Il est nécessaire de mettre cette ordonnance en oeuvre, notamment pour mettre fin à l'absurdité du stationnement pour les riverains à la lisière de certaines communes.

Lorsque je vous ai posé une question sur le même sujet il y a quelques mois, vous m'aviez dit que vous y travailliez. J'espère que vous disposez maintenant d'un projet concret d'arrêté d'exécution.

Quand déposerez-vous les premiers arrêtés d'exécution de l'ordonnance ? Quand ferez-vous approuver les statuts de l'agence de stationnement ? Quand deviendra-t-elle effective ?

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

De heer Jef Van Damme.- Mijn vraag is algemener dan die van mijn collega. De parkeerordonnantie werd al langer dan een jaar geleden goedgekeurd.

In het regeerakkoord staat dat het gewestelijke parkeerbeleid zal voorzien in een geleidelijke harmonisering van de regels voor alle gemeenten. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen zou worden gestroomlijnd en verlaagd. De regering zou in overleg met de gemeenten toezien op de effectieve toepassing van de ordonnantie betreffende het gewestelijke parkeeragentschap.

Ik zal u een concreet geval voorschotelen waaruit de noodzaak blijkt om werk te maken van de uitvoering van de ordonnantie. Onlangs hoorde ik dat de bewoners van de Onze-Lieve-Heersbeestjeslaan worden beschouwd als inwoners van Watermaal-Bosvoorde, maar dat de straat zelf op het grondgebied van Brussel-Stad ligt. De bewoners van die straat kunnen dus niet in hun straat parkeren. Ze wonen immers in Watermaal-Bosvoorde en hebben geen recht op een bewonerskaart omdat hun straat in Brussel-Stad ligt. Die situatie is totaal absurd. De vorige regering besliste om paal en perk te stellen aan dergelijke problemen en voerde een parkeerordonnantie in.

Een paar maanden geleden stelde ik een vraag over ditzelfde onderwerp. U zei toen dat u aan een oplossing werkte. Ik hoop dat u nu een concreet ontwerp van uitvoeringsbesluit klaar hebt.

Uitvoeringsbesluiten vormen het minst moeilijke aspect van de hele ordonnantie. We zijn nu een jaar later en er is nog altijd niets gebeurd. Waar wacht u

Discussion conjointe

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

M. Aziz Albishari.- Mme la ministre, je vous interrogeais il y a plusieurs mois de cela sur les avancées - en matière d'élaboration administrative - du projet d'agence de stationnement prévu dans l'accord de gouvernement. La situation devient de plus en plus compliquée, puisque les communes, qu'elles aient ou non un avis positif sur ce point, continuent à mener leurs politiques. Et celles-ci sont parfois divergentes : la Ville de Bruxelles, par exemple, a augmenté ses tarifs différemment. Je ne critique pas ; mais je constate qu'en l'absence d'une politique régionale, les communes ont bien l'obligation de mener leur politique comme elles le souhaitent et l'estiment nécessaire.

Ceci engendre néanmoins une situation de plus en plus compliquée sur le terrain. M. Van Damme a cité quelques exemples, moi aussi auparavant ; il y en a d'autres. Parmi les effets pervers, on peut citer le report de stationnement sur d'autres zones, non réglementées ; les zones frontalières illisibles ; les tarifications différentes ; ou les systèmes de carte de riverain, différents d'une commune à l'autre, ce qui n'est pas toujours du meilleur effet. D'une manière générale, pour l'utilisateur et le citoyen, la situation est compliquée à gérer. Peut-être que nous, élus et mandataires locaux ou régionaux, avons en tête les limites territoriales et les diverses réglementations, mais ce n'est pas le cas du riverain ou de l'utilisateur, encore moins du visiteur. C'est donc à nous de réguler cela et à la Région d'assumer ses responsabilités.

Concernant l'agence de stationnement, où en est le projet de statuts qui semble avoir été déposé à votre cabinet il y a un certain temps déjà ? Pourriez-vous nous communiquer l'agenda que vous avez prévu en la matière ?

Il y a plus d'un an, un business plan a été élaboré lors de la conception même du système. Est-il

op?

Wanneer zult u de eerste uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie neerleggen? Wanneer zult u de statuten van het parkeeragentschap laten goedkeuren? Wanneer zult u dat parkeeragentschap concreet oprichten?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Enkele maanden geleden interpelleerde ik u reeds over de voortgang van het project van het parkeeragentschap, dat in het regeerakkoord vermeld staat. De situatie wordt alsmaar ingewikkelder, want door het gebrek aan gewestelijk initiatief blijven de gemeenten hun eigen beleid voeren.

Dat leidt tot verschillende parkeertarieven en systemen van bewonerskaarten, de verschuiving van de parkeerproblemen naar zones zonder parkeerregeling, enzovoort. Voor de inwoners en de bezoekers is de situatie op het terrein niet altijd duidelijk. Het is tijd dat het gewest zijn verantwoordelijkheid opneemt.

Hoe zit het met de statuten van dat agentschap? Wanneer zullen die klaar zijn?

Is het businessplan dat meer dan een jaar geleden werd opgesteld nog up-to-date? Heeft de regering al een beslissing genomen over de structuur van het agentschap (adviesbureau of toezichhoudende instantie)? Zal dat agentschap zelf belast worden met de controles en de inning van de boetes?

Wanneer zal de studieopdracht voor het gewestelijk parkeerbeleid worden toegewezen? Het geselecteerde adviesbureau zal 12 maanden de tijd krijgen om verslag uit te brengen. Als de toewijzing niet voor de zomer gebeurt, betekent dat dus extra vertraging.

Zullen een deel van de parkeerinbreuken niet langer worden bestraft? Vandaag vallen alle inbreuken (parkeren op bushaltes, parkeerplaatsen voor gehandicapten, voetgangersoversteekplaatsen of in gevaarlijke zones) onder het strafrecht. In veel gevallen treedt de politie echter niet of onvoldoende op.

encore d'actualité ? Quels scenarii seront décidés par le gouvernement quant à la structure de l'agence de stationnement : bureau d'études, agence de tutelle sur les communes ? Ou celle-ci sera-t-elle chargée elle-même des contrôles et de la perception ? Et d'autres questions se posent encore.

Un marché d'étude a été lancé pour le Plan régional de politique de stationnement. Quand cette désignation sera-t-elle effective ? Nous savons en effet qu'à partir de celle-ci, le bureau d'études aura douze mois pour remettre son rapport. Si notre choix n'est pas arrêté avant l'été, cela le reportera d'autant.

Que pouvez-vous nous dire sur l'enjeu de la dépenalisation partielle des infractions en matière de stationnement ? Aujourd'hui, tout ce qui concerne les infractions - arrêts sur les emplacements de bus ou pour handicapés, les zones dangereuses ou les passages piétons - est pénalisé et requiert donc l'intervention de la police. Or, dans beaucoup de circonstances, celle-ci n'agit pas, ou pas assez.

Il serait donc intéressant de procéder à une dépenalisation de ces infractions. Savez-vous ce que le pouvoir fédéral en pense étant donné qu'une réflexion semble être en cours en la matière ?

Pouvez-vous nous informer quant à l'évolution des recours des quatre communes à l'encontre de l'ordonnance ?

Quelle est votre position quant à l'harmonisation des dispositifs et des aménagements - horodateurs, panneaux de signalisation, éventuels marquages au sol - que je vous avais suggérée lors de l'une de mes interpellations précédentes en référence à ce qui se passe dans d'autres grandes villes comme Londres et Paris ? L'objectif est d'améliorer toujours davantage l'information aux usagers qui n'ont pas à se promener avec, en tête, une carte de Bruxelles avec les tarifs pratiqués selon les communes et les quartiers.

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

M. Jamal Ikazban.- Monsieur le président, je voudrais préciser que le groupe PS est conscient des difficultés que rencontrent les prestataires de soins médicaux, notamment les soins non urgents. Nous pensons qu'il est extrêmement important de

Kent u het standpunt van de federale overheid hierover? Ik heb de indruk dat de kwestie momenteel bespreekbaar is.

Kunt u ons informeren over het beroep dat vier gemeenten tegen de ordonnantie hebben aangetekend?

Wat vindt u van een harmonisering van alle maatregelen (parkeermeters, parkeerborden, grondmarkeringen) in navolging van andere grote steden als Parijs en Londen? Het zou de informatie ten behoeve van de gebruiker optimaliseren.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *De PS is zich bewust van de moeilijkheden die medische zorgverleners ondervinden en dringt erop aan hen een vrijstelling te verlenen, om hun comfort en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.*

leur octroyer une dérogation, tant pour améliorer la qualité des soins que le confort des travailleurs.

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *L'accord de gouvernement prévoit de rationaliser le nombre de places de stationnement disponibles, et de le réduire progressivement. Quel est votre calendrier à cet égard ?*

La demande est réelle. Les fournisseurs se plaignent du non-respect des places de chargement et déchargement. Les règles d'arrêt sont, elles aussi, souvent enfreintes.

La politique de stationnement sera bénéfique aux véhicules motorisés, mais aussi aux cyclistes. Si le nombre de places de stationnement diminue, on développera le réflexe d'augmenter l'offre d'emplacements sûrs pour les vélos.

Quand l'agence de stationnement sera-t-elle effective ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Commençons par les arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 22 janvier 2009.*

(poursuivant en néerlandais)

Le nouveau gouvernement n'a pas pu partir d'une première ébauche d'arrêtés d'exécution, ni de plan concret de stationnement régional. Il a dû partir de rien.

(poursuivant en français)

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

Mevrouw Annemie Maes.- *Ik denk dat de meeste interpellanten uitkijken naar de uitvoering van het gewestelijk parkeeragentschap. U hebt het er in een vorige commissie ook al over gehad. Ik kijk er vast en zeker naar uit.*

In het regeerakkoord staat dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg zal worden gestroomlijnd, en geleidelijk aan verlaagd. Welke timing hebt u daarvoor voorzien?

Er is wel degelijk vraag naar. Ik hoor veel klachten van leveranciers. De parkeerplaatsen voor laden en lossen worden dikwijls niet gerespecteerd. Ook de regels voor het stilstaan (wat niet hetzelfde is als parkeren) worden dikwijls overtreden. Als fietser stellen we geregeld vast dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen moet worden herbekeken.

De heer Van Damme heeft in zijn interpellatie al gezegd dat het parkeerbeleid er niet alleen is voor de gemotoriseerde voertuigen, maar ook voor de fietsers. Veel huizen beschikken niet over voorzieningen voor fietsers. Als het aantal parkeerplaatsen daalt, zou men tegelijk een reflex ontwikkelen om het aanbod van veilige fietsstallingen te verhogen. Ik kijk uit naar uw antwoord betreffende de timing van het gewestelijk parkeeragentschap. Wanneer zal het effectief worden opgericht?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Laten we beginnen met de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie van 22 januari 2009.*

(verder in het Nederlands)

De nieuwe regering kon niet vertrekken van een eerste aanzet tot uitvoeringsbesluiten. Ook rond de verwezenlijking van het gewestelijk parkeerplan was er nog geen enkel initiatief genomen. De regering is dus van nul begonnen.

Pour ces arrêtés d'exécution, j'ai établi des priorités. Cela signifie que l'on ne veut pas tout résoudre en même temps et que l'on veut agir progressivement.

Actuellement, mon administration rédige les arrêtés d'exécution qui vont permettre de créer l'Agence régionale du stationnement. Le texte des statuts de cette agence est quasi prêt à être proposé au gouvernement.

Les autres arrêtés d'exécution qui permettront de régler les problèmes de dérogations à accorder ou non ainsi que la possibilité d'élargir le champ d'application de ces dérogations dépendent de l'élaboration du plan régional du stationnement et seront donc rédigés lorsque le projet de plan sera soumis à enquête publique.

Quotidiennement, je suis évidemment confrontée à des demandes de dérogation plus spécifiques ou concernant des quartiers où il faudrait accorder plus d'attention lors de l'élaboration de ce plan régional de stationnement. Tous ces sujets sont bien évoqués lors des discussions portant sur ce plan.

En réponse à la question posée par M. Aziz Albishari : les offres reçues dans le cadre du marché de services lancé pour réaliser l'élaboration du plan régional du stationnement sont en cours d'examen. Le résultat de cette analyse me sera soumis dans les prochaines semaines.

Quant à la grande interrogation portant sur le timing, un projet de plan régional du stationnement devrait être présenté à enquête publique dans le courant du deuxième semestre de 2011. En effet, l'on veut vraiment prendre ce plan au sérieux et ne pas agir dans la précipitation.

En attendant le plan régional du stationnement, les différentes communes bruxelloises délivrent des dérogations en fonction de la politique qu'elles mènent en matière de gestion du stationnement.

Pour répondre très concrètement à la question de Mme Caroline Persoons en matière de dérogations pour les médecins et le personnel de soins, certaines communes ont pris un règlement taxe ou redevance. Il s'agit, sans être exhaustive, des communes d'Auderghem, d'Etterbeek, de Jette, de Saint-Josse-ten-Noode et de Saint-Gilles.

Personnellement, je suis particulièrement sensible

(verder in het Frans)

We willen niet alles tegelijk oplossen. Daarom heb ik prioriteiten vastgelegd voor de uitvoeringsbesluiten.

Mijn administratie werkt nu aan de uitvoeringsbesluiten inzake de oprichting van het gewestelijk parkeeragentschap. Binnenkort leg ik de statuten voor aan de regering.

De uitvoeringsbesluiten in verband met eventuele vrijstellingen hangen af van een nog uit te werken gewestelijk parkeerplan, waarvoor eerst een openbaar onderzoek vereist is.

Ik krijg dagelijks vragen om een uitzondering te maken voor welbepaalde gevallen of wijken. Ik zal daarmee rekening houden bij de uitwerking van het parkeerplan.

We bestuderen momenteel de offertes van de kandidaten voor het opstellen van dit plan. Het openbaar onderzoek is gepland voor de tweede helft van 2011. Dit is een ernstige aangelegenheid en we mogen niet overhaast te werk gaan.

Ondertussen beslissen de gemeenten onafhankelijk over eventuele afwijkingen van het parkeerreglement. Sommige onder hen, zoals Etterbeek, Jette, Oudergem, Sint-Gillis en Sint-Joost, hebben al maatregelen genomen voor de zorgverleners.

Ik zal ervoor zorgen dat ook het gewestelijke parkeerplan met deze doelgroep rekening houdt. Het doel van dit plan is om de tarieven en de aanwijzingen te harmoniseren. Ik zal voorstellen om ook voor de afwijkingen voor zorgverleners een eenvormig systeem in te voeren.

(verder in het Nederlands)

Er komt overleg met de gemeenten naar aanleiding van de oprichting van het agentschap en van de opmaak van het gewestelijke parkeerplan. Het spreekt voor zich dat we de gemeenten daarbij betrekken, aangezien ze in deze beleidsmaterie onze belangrijkste partners zijn.

Mevrouw Maes, voor de opstelling van het gewestelijke parkeerplan wordt ook rekening gehouden met fietsenstallingen. Ik ben het met u

aux problèmes rencontrés par les médecins ainsi que par tout le personnel de soins médicaux et assimilés - infirmières à domicile, kinésithérapeutes, aides familiales, etc. - lors de leurs visites à domicile. Je veillerai donc à ce que ces aspects soient pris en compte lors de l'élaboration du plan régional du stationnement. Actuellement, certaines communes sont en train d'élaborer leur propre règlement et il me semble opportun de n'avoir qu'un règlement unique valable pour toute la Région. M. Albishari, le but du plan régional de stationnement vise justement davantage d'harmonisation en termes de tarifs et de systèmes d'indication. Je proposerai de faire de même pour tout ce qui concerne les dérogations accordées à toutes ces professions importantes dans le domaine de la santé.

(poursuivant en néerlandais)

La concertation avec les communes aura lieu dans le cadre du processus de création de l'Agence au même titre que l'élaboration du Plan régional de stationnement. Celles-ci sont des partenaires incontournables pour ces matières.

Lors de l'élaboration du Plan régional de stationnement, il sera tenu compte de la problématique du parking des vélos. Le nombre de places pour l'ensemble du territoire régional ne pourra seulement être annoncé qu'à la fin de la mission réalisée par le bureau choisi. Pour ce qui est du business plan, je puis vous communiquer que le gouvernement a décidé le 6 mai 2010 d'octroyer une prime à l'Agence bruxelloise pour l'entreprise (ABE) pour qu'elle puisse bénéficier d'une mission déléguée dans le cadre de la création d'une Agence. Je leur confierai donc l'exécution du business plan de l'Agence en étroite collaboration avec mon administration.

(poursuivant en français)

M. Albishari m'a demandé où en étaient les recours au niveau de la Cour constitutionnelle. Les juges rapporteurs ont demandé un mémoire complémentaire, que nous sommes en train de rédiger avec nos conseillers juridiques. Dans ce cadre, les plaidoiries auront lieu le 17 juin après-midi.

Je pense que j'ai répondu à vos questions. Je sais que M. Van Damme va me dire "U heeft mij

eens dat we deze belangrijke kwestie niet uit het oog mogen verliezen. Het aantal plaatsen voor het hele gewestelijke grondgebied zullen we pas bekend kunnen maken wanneer het geselecteerde bureau zijn studieopdracht heeft voltooid. Allezins zal het plan bepalen hoeveel parkeerplaatsen we op de openbare weg plannen voor auto's, fietsers, enzovoort.

U stelde ook vragen over het business plan. De regering besloot op 6 mei 2010 om een toelage toe te kennen aan het Brussels Agentschap voor de Onderneming (BAO), voor een opdracht in het kader van de oprichting van het parkeeragentschap. Het klopt niet dat er al een business plan voor het parkeeragentschap bestond. We zullen het BAO verzoeken om er een op te stellen. Dat zal in nauw overleg met mijn administratie gebeuren.

(verder in het Frans)

De heer Albishari vraagt mij hoe het zit met de beroepen die bij het Grondwettelijk Hof zijn ingesteld. Het Hof heeft een bijkomend beroepsschrift gevraagd. Mijn medewerkers zijn dat momenteel aan het opstellen. De pleidooien zullen op 17 juni aanstaande plaatsvinden.

De heer Van Damme zal ongetwijfeld ontgoocheld zijn over mijn antwoord, maar wij maken langzaam maar zeker voortgang in dit dossier.

ontgoocheld in uw antwoord". Le dossier avance, lentement mais sûrement.

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

Mme Caroline Persoons.- Votre réponse va dans le sens des réponses du ministre Smet, c'est-à-dire attendre l'élaboration du Plan régional de stationnement.

Une question complémentaire : Vous terminez l'offre de marché public de service pour la réalisation du plan et vous espérez pouvoir le soumettre à enquête publique durant le second semestre 2011.

Je présume que le gouvernement spécifie dans le cahier des charges les conditions et les lignes politiques à élaborer ; par exemple, les soins médicaux non urgents et le stationnement des vélos. Y retrouve-t-on ce point ?

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Votre réponse, fort complète, était toutefois peu claire par rapport aux statuts de l'agence. Sont-ils prêts ? Quand seront-ils fixés ?*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour Mme Persoons, je rappelle que le cahier des charges de l'élaboration du Plan de stationnement régional est parfaitement conforme au contenu de l'ordonnance, qui mentionne entre autres les métiers touchant aux soins.

Bien sûr, le bureau qui prendra l'affaire en charge travaillera en collaboration étroite avec mon cabinet et l'administration régionale. Il nous proposera une première ébauche sur laquelle nous réagirons ; ensuite, en tant que responsable politique, je présenterai notre contre-proposition pour enquête publique.

(poursuivant en néerlandais)

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Uw antwoord strookt met de antwoorden van minister Smet. Hij suggereerde te wachten op de uitwerking van het gewestelijk parkeerplan.*

U bent de openbare aanbesteding voor de realisering van het plan aan het afronden en hoopt dat het openbaar onderzoek tijdens het tweede semester 2011 zal kunnen plaatsvinden.

Ik veronderstel dat de regering in het bestek de voorwaarden en de te volgen politieke krijtlijnen verduidelijkt, zoals de niet-dringende medische zorgen en het parkeren van fietsen?

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

De heer Jef Van Damme.- Uw antwoord was vrij volledig. U had het over het business plan en over het ontwerp van het gewestelijk parkeerplan. U was echter minder duidelijk over de statuten van het agentschap. Zijn ze al klaar? Wanneer worden ze neergelegd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het bestek voor de uitwerking van het gewestelijke parkeerplan stemt volledig overeen met de ordonnantie, waarin ook de zorgverleners vermeld worden.*

Het geselecteerde adviesbureau zal uiteraard samenwerken met mijn kabinet en met de administratie. Het zal een eerste ontwerp maken, waarna ik een tegenvoorstel zal doen en dit aan een openbaar onderzoek zal onderwerpen.

(verder in het Nederlands)

De regering zal met het plan van start gaan zodra bekend is wie er uit de dienststopdracht komt.

Le gouvernement démarrera le Plan dès qu'on saura qui a remporté le marché public.

Les statuts de l'agence sont prêts. Ils sont actuellement soumis à un dernier avis juridique et seront bientôt proposés au gouvernement.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Les statuts étaient déjà prêts sous le gouvernement précédent.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Ils sont maintenant examinés en profondeur. Ils seront ensuite soumis au gouvernement.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Sera-ce avant l'été ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je n'y mettrais pas ma main au feu. Je n'ai pas encore vu le texte et je voudrais encore que mon cabinet l'examine en profondeur. Si ce texte n'est pas transmis au gouvernement avant l'été, ce sera au début de l'automne.*

(poursuivant en français)

Au niveau fédéral, un groupe de travail discute de la dépenalisation et de l'imposition de sanctions administratives.

Vu la situation, ce groupe de travail ne fonctionne plus pour le moment. De plus, on a déjà pu ressentir une certaine réticence de la part des responsables de la police, qui soutiennent qu'on leur enlève certaines de leurs prérogatives. Pour ma part, je pense que quand on donne une amende, il faut que le suivi soit assuré. Si ce n'est pas le cas, il vaut alors mieux se diriger vers des sanctions administratives.

Ce dossier est toujours sur la table de ce groupe de travail au niveau fédéral, qui ne pourra redémarrer ses travaux que lorsque le nouveau gouvernement sera mis en place.

- Les incidents sont clos.

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

Inzake de oprichting van het agentschap en het business plan kan ik u meedelen dat de statuten zo goed als klaar zijn. Ze worden nu aan een laatste juridisch advies onderworpen en worden binnenkort voorgesteld aan de regering.

De heer Jef Van Damme.- De statuten waren al klaar onder de vorige regering.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Die worden nu nog even grondig bekeken en daarna aan de regering voorgelegd.

De heer Jef Van Damme.- Gebeurt dat nog vóór de zomer?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Daar durf ik mijn hand niet voor in het vuur steken. Ik heb de tekst nog niet gezien en wil die zelf op het kabinet nog eens grondig bekijken. Er wordt nu een laatste juridisch advies geformuleerd. Daarna kan de tekst zo snel mogelijk aan de regering worden bezorgd. Als dat nog vóór het zomerreces mogelijk is, is dat positief. Anders zal dat in het begin van de herfst gebeuren.

Ik moet nog antwoorden op de vraag van de heer Albishari over de depenalisering.

(verder in het Frans)

Een federale werkgroep buigt zich over de depenalisering van de parkeerinbreuken en de invoering van administratieve boetes. Door de val van de regering liggen de werkzaamheden van die werkgroep momenteel stil.

Wij hebben enige terughoudendheid opgemerkt bij de politieverantwoordelijken, die deze taak niet graag opgeven. Maar als er geen gevolg aan strafrechtelijke sancties wordt gegeven, lijkt het mij beter om administratieve boetes in te voeren.

- De incidenten zijn gesloten.

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT VANHALEWYN

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

**concernant "les campagnes de recrutement
du personnel à la STIB".**

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

M. Vincent Vanhalewyn.- Dans le journal Metro du mardi 18 mai, un dossier publié d'actualité appelé "Travailler à Bruxelles" avait visiblement pour objectif de faire la promotion, sur l'ensemble du territoire national, d'organismes privés et publics qui engagent à Bruxelles. S'y trouvaient le Selor, BNP Paribas, la STIB, la Police et le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

On se réjouit évidemment qu'en période de crise ces différents organismes et en particulier la STIB lancent des campagnes de recrutement. Toutefois, on peut aussi s'interroger sur la manière dont cette campagne-ci a été faite.

Connaissant le taux de chômage des Bruxellois, à savoir 19,9% à la fin janvier 2009, ainsi que la faible représentation des Bruxellois dans plusieurs administrations publiques ou parapubliques et en particulier à la STIB - une étude de 2005 démontrait que seuls 52,2% des employés de la STIB étaient Bruxellois -, on est en droit de s'interroger sur l'opportunité de mener une campagne nationale de recrutement.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que notre accord de majorité reprenait en son chapitre 2 qu'"il est essentiel de promouvoir l'accès des Bruxellois à des emplois dans la Région, via notamment l'engagement de Bruxellois au sein de la fonction publique bruxelloise fédérale et locale à Bruxelles. Une politique volontariste d'accès à la fonction publique, aux emplois parapublics et dans le secteur associatif doit être menée". L'accès des Bruxellois aux emplois publics est pour le groupe ECOLO d'une importance capitale. J'interroge d'ailleurs tout à l'heure le ministre Cerexhe sur la présence du Selor dans cet encart d'actualité.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT VANHALEWYN

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

**betreffende "de aanwervingscampagnes bij
de MIVB".**

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

De heer Vincent Vanhalewyn (in het Frans).- *In de Metro van 18 mei werd reclame gemaakt voor jobs bij een aantal organisaties die in Brussel gevestigd zijn, onder meer Selor, BNP Paribas, de MIVB, de politie en het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

Het is goed dat deze organisaties in crisistijd mensen in dienst nemen. De manier waarop de campagne gevoerd wordt, roept echter vragen op.

Eind januari 2009 waren er 19,9% werklozen in Brussel. De Brusselaars zijn bovendien ondervertegenwoordigd in heel wat openbare instellingen, vooral in de MIVB (waar volgens een studie uit 2005 slechts 52,2% Brusselaars werken). Waarom wordt er dan een nationale aanwervingscampagne gehouden?

Volgens het regeerakkoord wil de regering er net voor zorgen dat de Brusselaars beter vertegenwoordigd zijn binnen de openbare instellingen die in het gewest gevestigd zijn. Voor ECOLO is dit essentieel.

We moeten een creatief beleid voeren om ervoor te zorgen dat de Brusselse werkzoekenden deze vacatures kunnen invullen. Daar is een brede waaier van maatregelen voor nodig, zoals een systematische samenwerking met Actiris en de plaatselijke werkgelegenheidsagentschappen, en investeringen in opleidingen bij de MIVB.

Volgens het regeerakkoord moeten er informatiecampagnes komen over de examens bij openbare instellingen en dienen werkzoekenden die ingeschreven zijn bij Actiris, te worden voorbereid op deze examens.

Il convient donc à nos yeux, dans l'esprit de notre accord de majorité, de mener des politiques volontaristes et imaginatives afin de permettre à nos demandeurs d'emploi d'occuper ces postes. Il conviendrait, selon nous, de développer un large éventail de mesures afin d'atteindre cet objectif, telles qu'une collaboration systématique et prioritaire avec Actiris et les Agences locales pour l'emploi, l'investissement dans la formation des travailleurs et des jeunes recrues de la STIB.

C'est également dans cet esprit que notre accord de majorité prévoyait que "Deux axes peuvent être privilégiés : des campagnes d'informations concernant les examens de recrutement dans la fonction publique belge et une préparation spécifique à ces mêmes examens, à l'attention des chercheurs d'emploi inscrits chez Actiris."

Quelles sont les actions concrètes que vous avez entreprises en vue d'améliorer l'accès des demandeurs d'emploi bruxellois la STIB ? Y a-t-il des collaborations entre la STIB et Actiris ? Et de quel type ? Y a-t-il des collaborations entre la STIB, Bruxelles-Formation et le VDAB ? Et de quel type ?

Si des campagnes de promotion s'avèrent nécessaires, ne trouvez-vous pas plus judicieux de cibler les demandeurs d'emploi inscrits chez Actiris, voire de passer par des organes de presse plus régionaux ? Depuis 2005, quelle est l'évolution du taux de Bruxellois dans l'ensemble du personnel de la STIB ? A-t-il évolué positivement depuis ces 52,2% de 2005 ?

Discussion

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

M. Jamal Ikazban.- Quelques remarques à propos de cette interpellation. J'avais déjà posé des questions sur le même sujet voilà quelques mois.

Favoriser l'emploi des Bruxellois et, a fortiori, des demandeurs d'emploi est une priorité du groupe PS. D'ailleurs, nous intervenons régulièrement au sein de cette commission pour demander à la ministre d'informer les Bruxellois et de les former aux diverses carrières au sein de la STIB. Inutile de rappeler que c'est à l'initiative du PS, sous la législation précédente, que fut adopté le principe

Welke concrete stappen hebt u gezet om ervoor te zorgen dat Brusselse werkzoekenden vlotter werk vinden bij de MIVB? Op welke manier werkt de MIVB samen met Actiris, Bruxelles Formation en de VDAB?

Moeten promotiecampagnes niet in de eerste plaats gericht zijn op werkzoekenden die ingeschreven zijn bij Actiris en verlopen via meer gewestelijk gerichte media? Hoe is het aandeel van de Brusselaars in het MIVB-personeel geëvolueerd sinds 2005?

Bespreking

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

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *De werkgelegenheid voor de Brusselaars bevorderen is een prioriteit voor de PS-fractie. Wij vragen de minister regelmatig om de Brusselaars te informeren over en op te leiden voor de verschillende functies bij de MIVB. Het is overigens op initiatief van de PS dat tijdens de vorige legislatuur het principe van de minimumvertegenwoordiging van de Brusselaars in de openbare besturen werd ingevoerd.*

Als een van de grootste werkgevers in Brussel moet

d'une représentation minimale des Bruxellois dans les administrations publiques (ordonnance de Rachid Madrane).

En tant qu'un des principaux employeurs de la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB doit tout mettre en œuvre pour favoriser l'emploi des Bruxellois ; il peut s'agir d'une collaboration avec Actiris mais aussi avec d'autres acteurs bruxellois d'insertion socio-professionnelle, des associations locales et l'organisation de Job Days dans les quartiers les plus touchés par le chômage.

Lors d'une précédente interpellation, vous m'aviez d'ailleurs affirmé que des Job Days ne seraient pas organisés en dehors de Bruxelles cette année. Le confirmez-vous ? J'avais aussi déjà interpellé quant au nombre de Bruxellois à la STIB. Mon collègue a mentionné le chiffre de 52 % ; à mon sens, après analyse fonction par fonction, certains pourcentages apparaissent inférieurs à 50 %, comme 33 % de cadres. Voilà qui pose question.

Il me paraît impossible d'aborder ce sujet sans mentionner la préparation des jeunes Bruxellois aux examens d'entrée à la STIB. Enfin, pour revenir à l'actualité, il me paraît utile de rappeler une fois de plus que, dans les prochaines négociations fédérales à venir, que je souhaite voir se dérouler dans un climat d'apaisement, il est fondamental de défendre le principe d'une plus importante représentation des Bruxellois dans les administrations fédérales, comme à la SNCB.

Mme la ministre, j'espère que nous pourrons compter sur votre intervention pour porter cette revendication au-delà de ce parlement.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je suis certes favorable à ce que le plus grand nombre de Bruxellois puissent trouver un emploi au sein de nos institutions, mais nous ne devons pas pour autant organiser deux examens différents pour favoriser un certain groupe cible. Chaque organisation mérite de recruter le personnel le plus adéquat et le mieux formé.*

Le personnel de la STIB, confronté à la violence et à des clients difficiles, doit avoir des caractéristiques et des personnalités spécifiques.

de MIVB alles in het werk stellen om de tewerkstelling van Brusselaars te bevorderen. Dat kan gebeuren via een samenwerking met Actiris, maar ook met andere Brusselse inschakelingsinstellingen en plaatselijke verenigingen, of door de organisatie van jobdays in de wijken met het hoogste werkloosheidscijfer.

Tijdens een vorige interpellatie hebt u aangekondigd dat er dit jaar geen jobdays buiten Brussel zouden worden georganiseerd. Bevestigt u dat?

Bij de MIVB zou 52% van de werknemers uit Brussel komen. Het probleem is dat dat percentage niet gelijk over de functies is verdeeld. Slechts 33% van de kaderleden zijn Brusselaars. Jonge Brusselaars moeten zich op de wervingsexamens van de MIVB kunnen voorbereiden.

Het lijkt mij nuttig om tijdens de komende federale onderhandelingen nogmaals te wijzen op het belang van een betere vertegenwoordiging van de Brusselaars in de federale administraties, zoals de NMBS. Ik hoop dat wij op u mogen rekenen om deze eis kracht bij te zetten.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik wil graag reageren op de uitlatingen van mijn collega's. We moeten erg voorzichtig zijn. Ook ik ben er een groot voorstander van dat zoveel mogelijk Brusselaars een baan kunnen vinden bij onze eigen instellingen, maar dat wil niet zeggen dat men twee verschillende examens moet organiseren om een bepaalde doelgroep te bevoordelen. Voor elke organisatie is het van belang dat ze de meest geschikte en best opgeleide personen kan aanwerven. Niet enkel de woonplaats mag als criterium dienen. Dat zou een erg gevaarlijk

Nous devons former au mieux les chômeurs pour leur permettre de trouver un emploi. Le débat doit être mené avec le ministre Cerexhe, en charge d'Actiris. Cet organe agit trop peu proactivement.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons déjà abordé ce thème plusieurs fois dans cette commission.

Il y a trois mois, la commission s'est penchée sur les interpellations de MM. Ikazban et Özkara et j'ai alors pu communiquer pas mal d'informations, que je peux confirmer aujourd'hui.

La STIB est en effet le plus grand employeur de la Région de Bruxelles-Capitale. En 2009, elle a recruté 644 personnes, dont 63,9 % de Bruxellois. Plus de 70 % des ouvriers recrutés en 2009 sont bruxellois. Cependant, beaucoup de Bruxellois sans emploi sont très peu scolarisés et la STIB ne dispose que de peu de fonctions susceptibles de convenir à ce groupe-cible.

Par ailleurs, le marché bruxellois compte trop peu de techniciens qualifiés et de moins en moins de jeunes embrassent une carrière technique.

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Il y a en effet une responsabilité des Communautés flamande et française en ce qui concerne la

principe zijn.

Iedereen weet dat de MIVB nood heeft aan personeel met specifieke eigenschappen en persoonlijkheidskenmerken. Een tram- of busbestuurder heeft geen onbelangrijk baantje. Chauffeurs moeten aan bepaalde persoonlijkheidskenmerken beantwoorden, want ze worden geconfronteerd met moeilijke klanten, geweld enzovoort. We moeten ervoor zorgen dat onze chauffeurs hun job aankunnen, anders zorgen we voor grote problemen.

We moeten werklozen zo goed mogelijk opleiden opdat ze een baan kunnen vinden. Ik denk dat we dit debat moeten voeren met minister Cerexhe, die bevoegd is voor Actiris. Volgens mij schort er nog altijd iets aan de dienstverlening van Actiris, dat te weinig proactief ingrijpt en mensen amper begeleidt. Het zou veel nuttiger zijn om daar iets aan te doen in plaats van de MIVB als zondebok te bestempelen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We hebben dit thema in deze commissie al dikwijls behandeld.*

Drie maanden geleden heeft de commissie zich over de interpellaties van de heer Ikazban en de heer Özkara gebogen. Ik bevestig wat ik toen heb gezegd.

De MIVB is inderdaad de grootste werkgever van het Brussels Gewest. In 2009 werden 644 personen aangenomen, waarvan 63,9% Brusselaars. Meer dan 70% van de arbeiders die in 2009 werden aangenomen, waren Brusselaars. Heel wat Brusselaars zonder werk zijn zeer laaggeschoold en de MIVB beschikt maar over weinig jobs voor deze doelgroep.

In het gewest vindt men te weinig gekwalificeerde techniekers. Alsmaar minder jongeren zien een technische carrière zitten.

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

De Vlaamse en de Franse Gemeenschap kunnen daar iets aan doen in het kader van het onderwijs.

formation dans les écoles. Les responsables politiques en charge de l'enseignement devraient peut-être réaliser des campagnes incitant des jeunes à embrasser ces métiers techniques où on manque de personnel. Cela pourrait en effet donner un avenir à de jeunes Bruxellois. Actiris a évidemment également un rôle à jouer pour ceux qui ont déjà quitté l'école, mais avec des formations spécifiques. C'est un sujet que nous avons également déjà traité ici. Rien n'empêche qu'Actiris, en collaboration avec Bruxelles Formation et le VDAB, organise des formations qui préparent des jeunes ou des demandeurs d'emploi à remplir les critères de la STIB. Mme De Pauw a tout à fait raison.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB ne peut pourtant pas engager de manière pareille les candidats pour des fonctions spécifiques et à responsabilités. Nous devons collaborer avec les responsables politiques en matière d'enseignement et d'emploi.

(poursuivant en français)

Dans ma réponse du 3 mars à l'interpellation de M. Jamal Ikazban et M. Emin Özkara, j'ai bien indiqué quelles sont les collaborations qui existent avec Actiris, Bruxelles Formation et le VDAB. Ces éléments restent tout à fait d'actualité. Avec ces institutions, on ne part pas de zéro même si l'on pourrait aller encore plus loin.

Quant à la médiatisation des Job Days, rien n'a changé. J'avais annoncé qu'il n'y en aurait pas hors de Bruxelles et ceci est maintenu. On les annonce dans des médias régionaux (même si, aujourd'hui, la diffusion de ces derniers dépasse parfois les frontières régionales), tels le "Vlan", "Zondag" et le "Streekkrant". Ils sont à chaque fois également repris dans les pages STIB du journal "Métro". La diffusion de celui-ci dépasse de loin les frontières régionales, mais ce journal est fort lu à l'intérieur de Bruxelles et est à disposition dans toutes les stations de métro. On espère donc toucher les Bruxellois par ce biais.

On pourrait encore étudier comment pénétrer plus profondément dans les quartiers où beaucoup de personnes sont à la recherche d'un emploi grâce aux diverses associations et organisations.

Pour ce qui est de l'évolution du taux des

Ze zouden de jongeren via bewustmakingscampagnes kunnen aanzetten om bepaalde technische beroepen aan te leren, waarvoor nu een personeelstekort is.

Daarnaast kan Actiris een rol spelen door, in samenwerking met Bruxelles Formation en de VDAB, specifieke opleidingen te organiseren die jonge werkzoekenden voorbereiden op de aanwervingscriteria van de MIVB.

(verder in het Nederlands)

De MIVB kan toch niet eender wie in dienst nemen voor heel specifieke en verantwoordelijke functies. Er is samenwerking nodig met de beleidsverantwoordelijken inzake onderwijs en tewerkstelling.

(verder in het Frans)

We blijven samenwerken met Actiris, Bruxelles Formation en de VDAB. In de toekomst zouden we die inspanningen nog kunnen opdrijven.

Ik blijf bij mijn beslissing om geen Job Days buiten het gewest te laten plaatsvinden. Ze worden alleen binnen het gewest gepromoot, namelijk in regionale media als Vlan, Zondag en de Streekkrant. De informatie staat ook op de MIVB-pagina's van Metro. Die krant wordt ook buiten het gewest verspreid, maar ze wordt toch vooral in Brussel gelezen en is beschikbaar in alle metrostations.

De bevolking in wijken met een hoog werkloosheidscijfer willen we proberen te bereiken via lokale verenigingen en organisaties.

Het aandeel van de Brusselaars in het personeel van de MIVB blijft sinds 2005 nagenoeg constant (iets meer dan 52%). In 2009 waren 68,55% van de chauffeurs Brusselaars, tegen 70,75% in 2005. We stellen dus een lichte daling vast. Dankzij een goede basisopleiding zouden de Brusselaars echter als eersten in aanmerking moeten komen voor dit soort jobs.

Bruxellois dans l'ensemble du personnel de la STIB, je peux vous informer que ce chiffre reste assez stable au fil du temps. Ainsi, un peu plus de 52% du personnel est bruxellois et ce chiffre n'a quasiment pas bougé depuis 2005 (la différence est de moins de 1%), alors qu'en 2009, 68,55% des chauffeurs étaient bruxellois contre 70,75% en 2005. Il y a donc un léger recul mais la participation des Bruxellois reste assez importante. Cependant, je suis persuadée qu'avec une formation de base adéquate, entamée dès les études, les Bruxellois devraient être les premiers à solliciter ce type d'emplois.

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

M. Vincent Vanhalewyn.- Mme De Pauw, loin de moi l'idée de dire qu'il faut abaisser les exigences de qualification d'un chauffeur sous prétexte qu'il est bruxellois !

Mme Brigitte De Pauw(en néerlandais).- *Je n'en suis pas tout à fait sûre. Il existe d'autres versions.*

M. Vincent Vanhalewyn.- L'accord de majorité dit que ce chiffre doit être amélioré. Je voulais réfléchir avec vous pour voir comment améliorer ce taux. En 2014, il faudra qu'il soit plus important, pour respecter l'accord de majorité.

Je comprends bien que, si l'on recherche un ou des profils très spécifiques d'employés et qu'on ne les trouve pas chez Actiris, on fasse des campagnes de promotion à l'extérieur de Bruxelles. Au contraire, ici, nous avons une campagne intitulée "Travailler à Bruxelles", où la STIB se présente comme étant un chouette employeur, fiable, etc. Ce que l'on y cherche, ce ne sont pas des profils hautement qualifiés qu'on ne trouverait pas ailleurs. Le message est : "Venez travailler à Bruxelles, que vous habitiez Arlon ou Ostende, tant que vous aimez Bruxelles, vous pouvez y travailler..." C'est cela qui ne va pas.

Quand une quantité d'emplois est créée, on doit s'adresser de manière privilégiée aux acteurs existants, comme Actiris. Si on ne trouve pas son bonheur dans la base de données d'Actiris, on lance une campagne d'information dans les médias bruxellois. Dans un second temps seulement, on

De voorzitter.- De heer Vanhalewyn heeft het woord.

De heer Vincent Vanhalewyn (in het Frans).- *Mevrouw De Pauw, ik zeg helemaal niet dat de vereiste kwalificaties voor de functie van chauffeur naar beneden moeten, als de kandidaat een Brusselaar is!*

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Daar ben ik niet helemaal zeker van. Ik hoor toch andere verhalen.

De heer Vincent Vanhalewyn (in het Frans).- *In het regeerakkoord staat dat het cijfer tegen 2014 beter moet. Ik wil samen met u nadenken hoe we het cijfer kunnen opkrikken.*

Het is begrijpelijk dat de MIVB buiten het gewest campagne voert, als ze bij Actiris geen gepaste kandidaten vindt voor specifieke functies. Maar deze campagne promoot het werken in Brussel tout court. De MIVB stelt zichzelf voor als een aangename en betrouwbare werkgever, en richt zich daarvoor tot alle mogelijke kandidaten uit Vlaanderen en Wallonië. Dat kan niet.

Voor het creëren van arbeidsplaatsen moet eerst aan bestaande actoren als Actiris worden gedacht. Slechts als Actiris niet aan de vraag kan tegemoetkomen, kan in de Brusselse media een informatiecampagne worden gelanceerd. En als ook dat geen oplossing biedt, kan men de campagne naar heel België verruimen.

Ik wil niet aan discriminatie doen of met quota zwaaien. Het gaat erom te weten hoe het meerderheidsakkoord wordt nageleefd.

élargit au niveau national pour trouver les personnes qualifiées dont on a encore besoin.

Je ne veux pas faire de la discrimination ou des quotas. Ce n'est pas le débat. Il s'agit de savoir comment on s'arrange pour respecter l'accord de majorité. Cette campagne ne se trouvait pas dans les pages STIB du journal Metro, qui ne se trouvent qu'à Bruxelles. À Ostende, ce sont des pages De Lijn et, à Liège, des pages TEC. Ici, il s'agit d'un cahier publiédactionnel, qui se trouvait partout. C'est une personne qui l'a pris en gare de Namur qui me l'a remis.

Il faut rappeler à la STIB notre objectif politique, qui est d'augmenter le nombre de Bruxellois dans les administrations publiques et à la STIB. Pour qu'ils réfléchissent un peu plus quand ils font une campagne de recrutement. C'est dans cet esprit-là que je voulais vous interpeller. Je lirai attentivement les réponses sur le dispositif particulier que vous avez expliqué à MM Ikazban et Özkara.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB est disposée à collaborer avec Actiris. Lorsqu'il y a un emploi disponible à la STIB, l'annonce en est d'abord faite à Actiris, lequel va chercher activement dans ses fichiers s'il y a des personnes qui ont le profil correspondant.

C'est à cause du manque de personnel un peu plus qualifié sur le marché bruxellois qu'on doit aller chercher ailleurs. Dans l'enseignement néerlandophone à Bruxelles, on fait des campagnes spécifiques pour encourager les jeunes à opter pour l'enseignement technique ou professionnel, avec une motivation positive. Je ne sais pas si cela se fait aussi dans l'enseignement francophone, mais c'est là qu'il faut commencer : il faut orienter les jeunes vers les métiers dont nous avons besoin à Bruxelles.

À côté de cela, dans la mesure où on constate que des personnes qui ont échoué une première fois aux tests et examens d'embauche, les réussissent davantage lorsqu'ils les représentent quelques mois plus tard, il me semble qu'il serait bon qu'Actiris aide les personnes qui souhaitent postuler à la STIB à préparer ces examens. Il nous faut en effet des

Het is niet correct dat de campagne gepubliceerd werd op de MIVB-bladzijden van Metro en dus alleen in Brussel kon worden gelezen. Ze stond op de publiekredactionele bladzijden die in heel het land verschijnen.

We moeten de MIVB wijzen op onze politieke doelstelling: de verhoging van het aantal Brusselaars in overheidsdienst en bij de MIVB. Hopelijk zal de MIVB bij een volgende wervingscampagne wat beter nadenken.

Ik zal uw antwoorden op de vragen van de heer Ikazban en de heer Özkara nalezen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB werkt reeds met Actiris samen. De MIVB geeft de werkaanbiedingen altijd eerst aan Actiris door, die in zijn bestanden kijkt of er personen zijn die aan het profiel beantwoorden. Het is omdat er niet voldoende geschoold personeel op de Brusselse arbeidsmarkt aanwezig is, dat wij verder moeten zoeken.*

Het Nederlandstalig onderwijs in Brussel moedigt jongeren aan om voor het technisch of beroepsonderwijs te kiezen. Ik weet niet of dit ook langs Franstalige kant gebeurt. Het is belangrijk dat wij de jongeren leiden naar beroepen die we in Brussel nodig hebben.

Om personen met de vereiste kwalificaties en kwaliteiten te vinden, lijkt het me nuttig dat Actiris de werkzoekenden helpt om zich op de examens van de MIVB voor te bereiden.

personnes disposant des qualifications et qualités requises pour ces emplois.

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

M. Vincent Vanhalewyn.- Pour obtenir des améliorations concrètes, il importe que chaque acteur prenne ses responsabilités. On connaît la qualité relative des fichiers d'Actiris. Le merging de base de données est une opération qui s'avère particulièrement complexe. Lorsqu'un poste de technicien s'ouvre à la STIB, il n'est généralement pas possible de le combler faute de candidat formé disponible enregistré dans la base de données d'Actiris. Il serait plus judicieux pour la STIB d'établir un plan prévisionnel des embauches. Imaginons qu'avec l'extension de son réseau, par exemple, il soit nécessaire d'engager autant de fraiseurs, ou d'électriciens. Cette formule permettrait de nouer des collaborations avec les acteurs de formation d'Actiris.

Afin d'anticiper la demande de la STIB, il convient d'établir un plan de gestion sur cinq ans et de définir les métiers qui seront requis. Actuellement, l'ouverture d'un poste reste vacante car aucune formation n'a été prévue anticipativement.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous transmettrons cette proposition à la STIB pour qu'elle puisse l'intégrer dans ses prévisions.

- L'incident est clos.

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 "l'annonce d'une prochaine hausse des tarifs à la STIB".

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

De voorzitter.- De heer Vanhalewyn heeft het woord.

De heer Vincent Vanhalewyn (in het Frans).- *Als we willen dat de zaken erop vooruitgaan, moeten alle betrokken instanties hun verantwoordelijkheid nemen. De database van Actiris werkt niet altijd optimaal. Als de MIVB een vacature heeft voor een technicus, is het meestal onmogelijk om in de database een opgeleide kandidaat te vinden.*

De MIVB zou beter op voorhand een aanwervingsplan opstellen, zodat ook de opleidingspartners van Actiris bij de samenwerking kunnen worden betrokken. Aan de hand van een vijffarenplan zou Actiris op de vraag van de MIVB kunnen anticiperen. Nu is er vaak geen geschikte kandidaat omdat er niemand is opgeleid.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal uw voorstel aan de MIVB bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de aankondiging van een aanstaande tariefverhoging bij de MIVB".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

M. Jamal Ikazban.- La STIB fait les frais de la crise budgétaire aigüe que nous connaissons actuellement. Les restrictions budgétaires qu'elle subit occasionnent déjà de nombreuses tensions au sein du personnel. L'usager va-t-il être la prochaine cible ?

En février 2010, comme chaque année à la même époque, la STIB a augmenté une partie de ses tarifs. Soucieuse des difficultés économiques que vit une partie de ses utilisateurs, la STIB a alors décidé d'augmenter d'un euro l'abonnement mensuel et de 33 euros l'abonnement annuel. L'abonnement scolaire a, quant à lui, échappé à toute augmentation. De même, avec une volonté affirmée de ne pas toucher au titre de transport le plus vendu, la STIB a opté pour un maintien des prix des titres à la prestation (cartes de un, cinq ou dix voyages).

Mais il semble aujourd'hui que le vent tourne. Le directeur général de la STIB a annoncé récemment sa volonté d'augmenter une nouvelle fois les tarifs. Il argumente ce choix en invoquant la diminution annuelle de la dotation de la STIB. Selon lui, "si la STIB veut rester en vie financièrement, il n'y a pas 30.000 solutions".

Nous connaissons le contexte budgétaire restreint avec lequel notre gouvernement doit assumer toutes ses obligations. Il n'en demeure pas moins qu'il serait regrettable que l'usager bruxellois en assume une nouvelle fois les frais.

Avez-vous été informée de la volonté du directeur général de la STIB de pratiquer une hausse des tarifs ? Quelle est la position du conseil d'administration à ce sujet ? Cette idée a-t-elle déjà été discutée au sein du gouvernement ?

Ne pensez-vous pas qu'il est urgent que les transports en commun bruxellois bénéficient d'un financement de la part du pouvoir fédéral, dans la mesure où la STIB transporte chaque jour des centaines de navetteurs ? Êtes-vous prête à porter cette revendication lors de la formation du prochain gouvernement fédéral ?

Discussion

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

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- De MIVB is niet aan de begrotingsrestricties ontsnapt. Die zorgen voor heel wat spanningen bij het personeel. Zullen de reizigers de volgende slachtoffers zijn?

Zoals elk jaar heeft de MIVB in februari haar tarieven verhoogd. Gezien de financiële problemen die een deel van haar klanten kent, besliste de MIVB om het maandabonnement met een euro en het jaarabonnement met 33 euro te verhogen, maar niet aan het schoolabonnement en de een-, vijf- en tienrittenkaarten te raken.

Daar lijkt nu verandering in te komen. De directeur-generaal van de MIVB heeft onlangs aangekondigd dat hij zich door de vermindering van de jaardotatie van de MIVB genoodzaakt ziet om de tarieven opnieuw te verhogen.

Wij kennen allemaal de begrotingssituatie waarbinnen de regering haar verplichtingen moet nakomen. Toch zou het jammer zijn dat de Brusselse gebruiker andermaal het gelag moet betalen.

Heeft de directeur-generaal van de MIVB u op de hoogte gebracht van zijn voornemen om de tarieven te verhogen? Wat is het standpunt van de raad van bestuur van de MIVB? Hebt u dit idee binnen de regering besproken?

Is het niet hoog tijd dat de federale regering bijdraagt aan de financiering van het Brussels openbaar vervoer, dat elke dag honderden pendelaars vervoert? Bent u bereid om die eis te verdedigen tijdens de komende regeringsonderhandelingen op federaal niveau?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En vertu de l'article 18 de l'ordonnance du 22 novembre 1990, les prix des titres de transport sont établis par le gouvernement sur proposition du conseil d'administration de la STIB et dans le respect des principes définis par le contrat de gestion.

Le ministre chargé des Transports publics et la STIB se concertent sur la tarification à prévoir pour l'année suivante sur base d'une proposition. Cette dernière veille à renforcer l'équilibre financier de l'entreprise, rester globalement incluse dans l'évolution annuelle de l'indice des prix à la consommation majorée de 2 % (avec un plafond de majoration de 6 % par rapport à l'inflation sur l'ensemble de la période 2007-2011) et préserver les équilibres entre les catégories de clientèles.

Les parties se sont mises d'accord sur une hypothèse de croissance moyenne annuelle des tarifs de 1 % au-dessus de l'inflation.

Si la Région entend pratiquer une politique tarifaire qui ne respecterait pas la proposition de la STIB et l'empêcherait en conséquence d'atteindre ce niveau, les parties sont censées se concerter préalablement sur la manière d'adapter les obligations de la STIB en conséquence.

La Région entend favoriser au maximum l'usage des transports publics de la STIB. Pour ce faire, elle a décidé de pratiquer une politique d'abonnements gratuits et de tarifs préférentiels à l'égard de certaines catégories de la population, dont elle compense les conséquences financières en termes de manque à gagner pour la STIB.

La Région donne son accord définitif sur les tarifs de l'année à venir au plus tard en novembre de l'année précédente. Les adaptations de tarifs sont effectuées entre le 15 janvier et le 15 février de l'année suivante.

En 2010, le prix des titres à la prestation (notamment les cartes de 1, 5, 10 voyages) n'a pas changé. Il s'agit d'une volonté délibérée de la STIB, afin de rester attractive pour continuer à recruter de nouveaux clients qui, surtout en temps de crise, hésitent à acheter directement un abonnement.

Seuls les voyageurs qui achètent un ticket à bord de l'Airport Line paient désormais 5 euros au lieu de 4. La STIB espère ainsi donner un coup de pouce à la

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Krachtens artikel 18 van de ordonnantie van 22 november 1990 bepaalt de regering de prijzen van de vervoerbewijzen. Ze volgt daarbij het voorstel van de raad van bestuur van de MIVB en de principes van het beheerscontract.*

De minister belast met Openbaar Vervoer bespreekt samen met de MIVB de tarieven van het volgende jaar op basis van een voorstel. Dat voorstel houdt rekening met de versterking van het financieel evenwicht van de onderneming, blijft binnen de grenzen van de jaarlijkse evolutie van de index van de consumptieprijzen vermeerderd met 2% (maximaal 6% toeslag met betrekking tot de inflatie voor de periode 2007-2010) en behoudt het evenwicht tussen de verschillende categorieën van klanten.

De partijen zijn overeengekomen om de tarieven jaarlijks met gemiddeld 1% boven het inflatiecijfer te laten stijgen.

Als het gewest het voorstel van de MIVB niet wenst te volgen, moeten de partijen voorafgaandelijk overleggen.

Het gewest wil het gebruik van het openbaar vervoer maximaal bevorderen. Een aantal bevolkingscategorieën komen daarom in aanmerking voor gratis abonnementen of genieten een voorkeurtarief. Het gewest betaalt de MIVB daarvoor een compensatievergoeding.

Uiterlijk in november van het lopende jaar geeft het gewest zijn toestemming voor de tarieven van het volgende jaar. De tarieven worden aangepast tussen 15 januari en 15 februari.

In 2010 bleven de prijzen van de 1-, 5- en 10-rittenkaarten ongewijzigd. Dat was een bewuste keuze van de MIVB.

Alleen wie een vervoerbewijs koopt op de Airportline-bus betaalt nu 5 euro i.p.v. 4 euro: de MIVB verkiest dat de reizigers hun vervoerbewijs op voorhand aankopen, om zo de reissnelheid op de lijn te verhogen. De gewone prijs van een vervoerbewijs voor de Airportline-bus blijft 3 euro.

De prijsstijgingen in 2010 betroffen vooral de abonnementen. Op 1 februari 2010 steeg de prijs van het maandabonnement van 44 euro naar

vitesse de déplacement de cette ligne en incitant les utilisateurs à acquérir leur titre de transport à l'avance, par le biais des distributeurs GO notamment. C'est pourquoi, le prix du ticket Airport Line vendu hors véhicule reste, lui, fixé à 3 euros.

Les adaptations tarifaires de 2010 ont concerné surtout les abonnements. Depuis le 1er février, l'abonnement mensuel a augmenté d'un petit euro et coûte 45 euros au lieu de 44. Un abonnement annuel de la STIB coûte désormais 473 au lieu de 440 euros.

Ceux qui bénéficient d'un abonnement scolaire, par contre, ont échappé une nouvelle fois à toute augmentation. Cette formule d'abonnement reste disponible au prix de 200 euros pour le plus cher d'entre eux. Je vous rappelle en outre que la Communauté française a décidé d'offrir une réduction de 50 % sur le prix des abonnements scolaires. Cette remise est octroyée immédiatement au moment de l'achat. Quant aux étudiants flamands, ils bénéficient de l'opération Quartier latin de la VGC.

Globalement, l'augmentation tarifaire de la STIB est de 2,49% en moyenne, alors que le contrat de gestion conclu entre la société de transport public et la Région de Bruxelles-Capitale lui aurait permis une augmentation équivalente à l'inflation, majorée de 2% (soit 3,60% au total).

Soucieuse de tenir compte des difficultés économiques que rencontre une partie importante des utilisateurs de ses services, la société bruxelloise de transport public a décidé de pratiquer des tarifs similaires, voire inférieurs, à ceux observés dans d'autres grandes villes européennes. Ainsi, un abonnement d'un mois coûte 56,60 euros à Paris, 48,60 euros à Lyon et 64,30 euros à Cologne. Quant à la voiture, son coût moyen par mois est évalué à 450 euros, soit 10 fois plus que le coût d'un abonnement

M. le président.- M. Ikazban voudrait savoir si l'on va à nouveau augmenter ou non le prix de l'abonnement. Nul besoin de donner autant de détails car l'heure tourne.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est pour vous mettre dans l'ambiance !

45 euro gestegen. Een jaarabonnement kost nu 473 euro in plaats van 440 euro.

De prijs van het schoolabonnement blijft ongewijzigd en bedraagt maximaal 200 euro. De Franse Gemeenschap heeft voorgesteld om de helft van de abonnementsprijs voor haar rekening te nemen. Deze korting wordt meteen bij de aankoop verrekend. Voor de Vlaamse studenten bestaat er het initiatief Quartier Latin van de VGC.

Gemiddeld stegen de tarieven van de MIVB met 2,49%, terwijl het beheerscontract een stijging toeliet met 3,60% (de inflatie plus 2%).

De MIVB houdt rekening met de financiële moeilijkheden van een groot deel van de reizigers en hanteert tarieven die niet hoger liggen dan die van andere Europese steden. Een maandabonnement kost bijvoorbeeld 56,60 euro in Parijs, 48,60 euro in Lyon en 64,30 euro in Keulen. De prijs van een wagen wordt geschat op gemiddeld 450 euro per maand.

De voorzitter.- Gelieve niet te veel uit te weiden. De heer Ikazban wil alleen weten of de prijs van een abonnement opnieuw zal stijgen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik wilde de sfeer erin brengen.

M. Jamal Ikazban.- Là, vous m'avez noyé !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'y suis presque !

Enfin, pour que les choses soient claires, lors de la conférence de presse relative aux comptes annuels 2009 de la STIB, le directeur général n'a jamais déclaré que la STIB allait augmenter ses tarifs en 2011 mais qu'au regard d'une hausse éventuellement constatée des coûts de fonctionnement de l'entreprise, et si de nouvelles réductions de la dotation étaient imposées à la STIB, il n'aurait pas d'autre option que de proposer au gouvernement, ultime autorité de décision en la matière, d'augmenter les tarifs pour assurer l'équilibre des comptes de l'entreprise.

Le directeur général a d'ailleurs alors précisé qu'en l'état, cette proposition de hausse devrait, si possible, être modérée. Il a eu donc une vision prospective et a espéré de vive voix qu'il n'y aurait plus de nouvelles réductions dans la dotation de la STIB.

L'accord de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, Beliris permet depuis 1993 le financement de nombreux travaux d'infrastructure pour les transports publics en Région de Bruxelles-Capitale. Conformément à l'accord gouvernemental, je suis très certainement demandeuse pour continuer, voire élargir, le financement des travaux d'infrastructure pour les transports publics bruxellois.

Un nouvel avenant n°11 à l'accord Beliris définit clairement les projets pouvant être financés par des budgets fédéraux après la formation d'un gouvernement fédéral. Nous aurions dû entamer les discussions concernant ce nouvel avenant fin mai mais, vu la chute du gouvernement fédéral, nous n'avons pas pu le faire. Cependant, j'espère comme vous pouvoir commencer ces discussions le plus rapidement possible car elles sont effectivement très importantes pour notre Région.

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

M. Jamal Ikazban.- Madame la ministre, je vais essayer de poser mes questions plus clairement car je n'ai pas compris grand chose à votre réponse.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- Het is bijna te veel van het goede!

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De directeur-generaal heeft niet gezegd dat de MIVB haar tarieven in 2011 nogmaals zou verhogen. Hij zei wel dat, als de werkingskosten blijven stijgen en de dotatie opnieuw kleiner wordt, hij dan verplicht zal zijn om een stijging van de tarieven aan de regering voor te stellen. In dat geval zou het volgens hem om een geringe stijging gaan. Hij blijft echter hopen dat de dotatie niet zal krimpen.

Sinds 1993 financiert Beliris heel wat infrastructuurwerken voor het openbaar vervoer in het Brussels Gewest. Ik wil deze financiering voortzetten en zelfs uitbreiden, zoals ook in het regeerakkoord staat.

Een nieuwe bijakte 11 bij het Belirisakkoord bepaalt duidelijk welke projecten uit de federale begroting gefinancierd kunnen worden. Door de val van de federale regering hebben we nog niet kunnen onderhandelen over deze bijakte. Hopelijk zal dat spoedig wel kunnen.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- Ik heb niet veel van uw antwoord begrepen.

Soutenez-vous clairement, auprès du pouvoir fédéral, un refinancement juste de la mobilité, et de la STIB en particulier ? Ma question est très claire et appelle une réponse qui devrait l'être tout autant : c'est oui ou c'est non !

Vous avez répété les éléments que j'ai développés. Le directeur général s'est exprimé à propos d'une augmentation mais l'a-t-il formulée officiellement, comme vous l'avez prétendu ? Le gouvernement en a-t-il parlé ? Dans l'affirmative, on ne pourra faire supporter ce coût supplémentaire aux usagers bruxellois, a fortiori les plus faibles.

Je réitère donc ma question. Madame la ministre, au niveau fédéral, soutenez-vous, vous ou votre formation politique, le refinancement de la mobilité à Bruxelles ?

M. le président.- La parole est à la ministre.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne réponds plus aux questions par oui ou non. Ceux qui ont suivi l'actualité ces dernières années savent pourquoi.

Vous me demandez s'il y a actuellement une proposition de changement des tarifs de la STIB sur la table du gouvernement. La réponse est non.

Dans l'accord gouvernemental bruxellois, il est indiqué très clairement que nous voulons que l'accord Beliris soit plus orienté vers les transports en commun. C'est de cela dont nous voulions discuter avec le gouvernement fédéral. Le refinancement de Bruxelles est un tout autre débat.

En ce qui concerne les transports en commun, il est très clair que Beliris doit leur faire une place beaucoup plus grande.

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

M. Jamal Ikazban.- Vous avez répondu non à la question de l'augmentation des tarifs.

Vous m'avez parlé de Beliris mais je vous parlais d'un refinancement fédéral plus juste au niveau de la mobilité, et de la STIB en particulier.

Vraagt u de federale overheid om een herfinanciering van het Brusselse mobiliteitsbeleid en van de MIVB? Ik verwacht een duidelijk antwoord: ja of nee.

De algemene directeur had het over een verhoging van de tarieven. Was dat een officiële mededeling? Heeft de regering erover onderhandeld? De Brusselaars mogen niet het slachtoffer zijn van de prijsverhoging.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik beantwoord geen vragen meer met 'ja' of 'nee'. Wie de afgelopen jaren de actualiteit heeft gevolgd, weet waarom.*

De regering heeft geen voorstel ontvangen om de tarieven van de MIVB te verhogen.

In het Brusselse regeerakkoord staat zeer duidelijk dat het Belirisakkoord meer voor het openbaar vervoer moet worden ingezet. De herfinanciering van het Brussels Gewest is nog een andere kwestie.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *U zegt dat er geen tariefverhoging komt.*

U had het over Beliris. Ik doelde eigenlijk op een herfinanciering van het mobiliteitsbeleid en van de MIVB door de federale overheid.

M. le président.- Je crois que la ministre a répondu à toutes vos questions.

- L'incident est clos.

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 "l'état des pistes cyclables
bruxelloises et le contrôle de cet état".**

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- De nombreuses pistes cyclables de la Région bruxelloise sont détériorées, en raison non seulement de l'hiver rigoureux, mais également d'un entretien négligé depuis plusieurs années. Afin de planifier et de budgétiser les réparations, il importe que le problème soit abordé dans sa globalité. Il s'avère que le contrôle de la qualité des pistes cyclables est effectué par un agent en voiture. Un contrôleur à vélo me semblerait plus à même d'apprécier les problèmes. La Région flamande a acheté cinq vélos mesureurs pour évaluer l'état de ses pistes cyclables. À Bruxelles, la fédération cycliste a mené de nombreuses actions de sensibilisation en ce sens. En Flandre, 40% des plaintes recensées concernent le mauvais entretien des pistes cyclables. Il ressort d'une étude néerlandaise que les pistes cyclables mal entretenues sont responsables de nombreux accidents.

L'engouement des Bruxellois pour le vélo est manifeste. L'infrastructure cyclable régionale est toutefois insuffisante. Certaines pistes cyclables sont interrompues et débouchent sur les chaussées. À côté de la création de nouvelles pistes cyclables, il importe de veiller à la qualité de l'infrastructure existante.

De quels moyens disposez-vous pour contrôler l'état des pistes cyclables ? Celles-ci ont-elles fait l'objet d'un contrôle après l'hiver ? Combien

De voorzitter.- Minister Grouwels heeft uw vragen beantwoord.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

**betreffende "de staat van de Brusselse
fietspaden en de controle hiervan".**

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De winter was dit jaar behoorlijk hard voor de wegeninfrastructuur. Er zijn al herstelwerken gebeurd aan de gewone wegen, maar ook veel fietspaden zijn in slechte staat. Dat komt niet alleen door de strenge winter, maar ook door jarenlange verwaarlozing.

Om werken te plannen en te begroten moet de omvang van het probleem eerst gekend zijn. De kwaliteit van de Brusselse fietspaden wordt naar verluidt gecontroleerd vanuit de wagen. Een controleur op de fiets zou nochtans de problemen veel beter zien en voelen.

Het Vlaams Gewest heeft hiervoor vijf meetfietsen aangekocht, eentje voor elke provincie. Dit zijn op het eerste gezicht gewone fietsen, maar ze zijn wel uitgerust met een speciaal toestel. Door een simpele druk op de knop registreert de meetfiets elke oneffenheid. De fiets werd ontworpen door de KU Leuven, naar aanleiding van een actie van de Fietsersbond die de povere kwaliteit van de wegen aanklaagde. Een opmerkelijk detail is dat de bestuurder van zo'n meetfiets minstens 80 kilo moet wegen.

Ook de Brusselse fietsersbond heeft al heel wat bewustmakingsacties gevoerd, bijvoorbeeld door met eieren rond te rijden om vast te stellen dat ze een ritje niet heelhuids doorstaan. In Vlaanderen kwam er een Meldpunt Fietspaden, waar iedereen die problemen opmerkt, die ook kan melden. Dit

d'entre elles nécessitent des réparations ? L'achat d'un vélo mesureur vous paraît-il pertinent ? Comment les cyclistes bruxellois peuvent-ils faire part des problèmes rencontrés ? Les associations de cyclistes sont-elles impliquées ? Ne serait-il pas judicieux de réaliser le contrôle en roulant en vélo plutôt qu'en voiture ?

Discussion

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

M. Arnaud Pinxteren.- Le contrôleur devrait non seulement circuler en vélo, mais aussi être muni d'une balayette. Car un autre aspect de la question de la qualité des pistes cyclables se pose aussi, au-delà de l'infrastructure en tant que telle, au niveau des débris et bris de verre qui les jonchent très souvent. Ils sont aussi un frein à la pratique du vélo dès lors qu'ils provoquent, tous les deux jours, une crevaison.

Concernant le nettoyage et l'entretien des pistes cyclables, qui s'en occupe ? Avec quelle régularité ? Quel est votre point de vue sur la question ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le budget total consacré à*

Meldpunt Fietspaden heeft in 2009 3.194 klachten ontvangen, waarvan 40% gingen over de slechte staat van het wegdek.

De link tussen de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en het comfort spreekt voor zich. Maar uit een Nederlands onderzoek uit 2007 blijkt dat slecht onderhouden fietspaden ook verantwoordelijk zijn voor heel wat ongevallen.

Meer en meer Brusselaars ontdekken de fiets als alternatief vervoermiddel. De fietsinfrastructuur is echter nog altijd verre van toereikend. Sommige fietspaden rijden dood op de rijweg. Naast de aanleg van nieuwe fietspaden mogen we ook de kwaliteit van de bestaande fietsinfrastructuur niet uit het oog verliezen.

Hoeveel middelen gaan naar de controle van de staat van fietspaden? Werd de fietsinfrastructuur na de winter gecontroleerd? Hoeveel wordt er uitgetrokken voor herstellingen? Acht u de aanschaf van een meetfiets nuttig? Hoe kunnen Brusselse fietsers problemen melden? Worden de Brusselse fietsverenigingen hierbij betrokken? Zou er niet beter een echte fietspadencontroleur op pad gaan, in plaats van iemand die vanuit de auto werkt?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *De controleur zou zich niet alleen met de fiets moeten verplaatsen, maar ook een bezem bij zich moeten hebben. De fietspaden liggen vaak vol met vuilnis en stukken glas. Dat werkt bijzonder ontmoedigend. Wie regelmatig een lekke band rijdt, zal immers minder snel geneigd zijn om de fiets te nemen.*

Wie staat er in voor de reiniging en het onderhoud van de fietspaden? Hoe vaak gebeurt dat?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het totale budget voor het onderhoud van het wegdek

l'entretien du revêtement routier s'élève cette année à 4 millions d'euros. Cela permettra de rénover et de réparer les pistes cyclables balisées et d'asphalter des pistes cyclables.

Pour le contrôle des pistes cyclables, de 2007 à 2009, la Région bruxelloise a eu un contrôleur qui effectuait ce travail à vélo, mais il est malheureusement décédé. L'administration lui cherche activement un remplaçant. C'est pour cela qu'il n'y a pas encore eu de contrôles systématiques depuis l'hiver rude que nous avons connu. Des propositions d'interventions prioritaires et d'entretien des pistes cyclables ont toutefois été faites par le manager vélo et ont fait l'objet d'actions concrètes.

Un vélo mesureur permettant d'analyser de manière plus précise l'état des pistes serait certainement utile au contrôleur.

(poursuivant en français)

La suggestion que vous avez faite pour entretenir...

M. Arnaud Pinxteren.- Balayer.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne sais pas comment on pourrait s'y prendre. Va-t-on monter quelques brosses à l'avant d'une bicyclette ?

C'est de toute façon un souci parfaitement justifié. Aujourd'hui, ma journée a mal commencé, parce qu'un automobiliste qui ouvrait sa portière a causé à l'un de mes collaborateurs un accident de vélo. Je suis donc en ce moment très sensibilisée à ce problème, mais c'est aussi le cas en général.

Je vais soumettre à nos services la question de l'entretien et du balayage des pistes cyclables. Il existe déjà un engin, une voiturette pour enlever la

bedraagt dit jaar 4 miljoen euro. Daarmee zullen alle gemarkeerde fietspaden worden vernieuwd en hersteld. Gelijkaardige werkzaamheden werden al gerealiseerd op de Keizer Karellaan, de Britsierslaan, de Olympiadelaan, de Witte Acacialaan, de zijweg van de Woluwelaan, het Schumanplein en zijn omgeving, de Landsroemlaan en de Reyerslaan. Binnenkort worden ook de Regentlaan en het Queteletplein aangepakt, evenals enkele vrijliggende fietspaden op de Ninoofsesteenweg, de Industrielaan en de Tyraslaan. De fietspaden zullen geasfalteerd worden.

Voor de controle van de fietspaden had het Brussels Gewest van 2007 tot 2009 een specifieke fietspadencontroleur in dienst, die zijn controles per fiets uitvoerde. Deze persoon is jammer genoeg overleden en is nog niet vervangen. De administratie is actief op zoek naar een vervanger. Daardoor zijn er sinds de harde winter van dit jaar nog geen systematische controles uitgevoerd. Wel heeft de fietsmanager een aantal voorstellen gedaan voor prioritaire interventies en het onderhoud van de fietspaden. Die werden in concrete actie omgezet.

De idee van een meetfiets om de stand van zaken nog nauwkeuriger te analyseren, is het overwegen waard. Een dergelijke fiets zou de fietspadencontroleur zeker van nut zijn.

(verder in het Frans)

U had het over het onderhoud van de fietspaden.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Men zou ze moeten schoonvegen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Hoe moet dat dan? Met een fiets waarop borstels zijn gemonteerd?

Ik zal de kwestie van het onderhoud en het schoonmaken van de fietspaden voorleggen aan onze diensten. Vooral de aanwezigheid van glas kan niet door de beugel. Misschien kunnen we een kleine machine gebruiken die tijdens de winter dient om sneeuw te ruimen. Het is echter niet mogelijk om voortdurend alle fietspaden te controleren.

(verder in het Nederlands)

neige en hiver ; peut-être y a-t-il là un moyen. Mais on ne peut pas faire le tour continuellement... C'est à étudier, pour voir si nous pouvons fournir une réponse adéquate à ce problème de déchets et surtout de verre.

(poursuivant en néerlandais)

Les cyclistes bruxellois peuvent communiquer leurs suggestions et plaintes au numéro vert 0800 94 001 ou sur le site de Bruxelles Mobilité.

Les associations bruxelloises de cyclistes sont également associées à la politique régionale, à l'occasion des commissions vélo mensuelles, où les problèmes d'entretien des pistes sont signalés.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *Je me réjouis que vous envisagiez d'investir dans un vélo mesureur.*

Par ailleurs, comme M. Pinxteren l'a fait remarquer, la présence de verre sur les pistes cyclables pose un réel problème. Je vous invite à comparer notre expérience en matière d'entretien des pistes cyclables avec celle d'autres villes ou pays. Cela n'impliquera pas nécessairement des coûts importants.

Malheureusement, le numéro vert n'est pas toujours très efficace. Quelles suites sont réservées aux plaintes ? J'ai l'impression que le temps de réaction est trop long.

Enfin, vous annoncez un budget de 4 millions d'euros pour renouveler les infrastructures. Cependant, la majeure partie de ce montant est destinée au simple revêtement. Vous citez également les pistes cyclables marquées. Or, je m'inquiète surtout des pistes séparées de la voirie, dont l'entretien est systématiquement négligé.

De Brusselse fietsers kunnen hun problemen, suggesties en klachten melden via het groene nummer 0800 94 001 of via de website van Mobiel Brussel. Als het om grote problemen gaat is het altijd interessant om een foto over te maken. Die kan ertoe bijdragen dat een klacht prioritair wordt behandeld.

De Brusselse fietsersverenigingen worden ook betrokken bij het gewestelijk beleid op de maandelijkse fietscommissie. In die commissie worden de onderhoudsproblemen van de fietspaden gesignaleerd. Al wie met het fietsen in Brussel begaan is, heeft dus rechtstreeks inspraak in het beleid.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het is positief dat u overweegt om te investeren in een meetfiets. Volgens mij is het de moeite waard om zo'n meetfiets ook in Brussel te gebruiken.

De heer Pinxteren verwijst terecht naar problemen met glas op de fietspaden. Sinds januari heb ik door dat probleem al driemaal een lekke band gehad. Het is een goede zaak dat er meer fietsinfrastructuur is, maar het is niet prettig voor fietsers dat er steeds vaker glas op de fietspaden ligt.

Ik stel voor dat u eens vergelijkt met andere steden of landen, waar men al ervaring heeft met het reinigen van fietspaden. Dat hoeft niet per se veel te kosten. Het volstaat om eens te gaan kijken in Vlaanderen, Nederland, Duitsland of elders.

Ik moet u helaas melden dat het groene nummer van Mobiel Brussel niet altijd goed functioneert. Ik heb er al enkele keren naar gebeld. Mijn opmerkingen worden door correcte en vriendelijke personeelsleden genoteerd, maar er wordt geen gevolg aan gegeven. Ik heb het gevoel dat er niet binnen een redelijke termijn wordt gereageerd. Wat gebeurt er met de opmerkingen? Vaak is er zes maanden na de klacht nog altijd niets gebeurd. Misschien zijn er plannen om het probleem aan te pakken, maar daarvan wordt de burger niet op de hoogte gesteld.

U zegt dat er in een budget van 4 miljoen euro voorzien is voor de vernieuwing van de infrastructuur. Het leeuwendeel van dat geld dient

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais). - *J'ai pris bonne note de plusieurs suggestions, Mme Maes. Le suivi des plaintes et suggestions ainsi que la communication avec leurs auteurs sont effectivement primordiaux.*

Les services en charge des petits travaux sont actuellement en sous-effectifs, mais j'ai pris des mesures pour en augmenter le personnel.

Nous avons déjà fait la publicité du numéro vert à deux reprises dans l'ensemble de la Région. Nous espérons que davantage de personnes l'utiliseront. Cela restera toutefois un défi de réagir adéquatement à chaque plainte.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la coordination entre le service de sécurité de la STIB et la police et la diffusion d'images du réseau de vidéo-protection de la STIB".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

echter voor het gewone wegdek. U verwees ook naar de gemarkeerde fietspaden. Mijn bezorgdheid gaat echter vooral naar de fietspaden die afgescheiden zijn van de rijweg, en die helaas telkens weer over het hoofd worden gezien. Denken we maar aan de fietspaden in de Laarbeeklaan, richting UZ Brussel. Die liggen er al jaren maar ze zijn nog nooit onderhouden. Ook al zijn gemarkeerde fietspaden gemakkelijker te onderhouden, toch mogen de fietspaden die van de rijweg gescheiden zijn, niet worden verwaarloosd.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb heel wat suggesties genoteerd, mevrouw Maes. U hebt absoluut gelijk dat de follow-up van groot belang is en dat er voldoende moet worden gecommuniceerd met mensen die een klacht of een suggestie hebben. De diensten die voor de uitvoering van kleine werken instaan, zijn op dit ogenblik echter in grote mate onderbemand. Ik heb maatregelen genomen om het personeel wat uit te breiden.

We hebben de informatie over het groene nummer al tweemaal in heel het gewest bekend gemaakt. Hopelijk zullen er steeds meer mensen gebruik van maken. Toch zal het een uitdaging blijven om op elke klacht correct te reageren.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de coördinatie tussen de veiligheidsdienst van de MIVB en de politie en de verspreiding van beelden van het camerabeveiligingsnet van de MIVB".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'état de délabrement de la station de tram 'De Wand' à Laeken".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE 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 "l'enquête 'Donnez votre avis sur les taxis bruxellois'".

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

M. Jamal Ikazban.- L'enquête sur les taxis bruxellois réalisée par Bruxelles Mobilité à votre initiative est pertinente. Ce type d'enquête recueille bien souvent l'opinion des usagers ayant subi une mauvaise expérience. Il convient de tenir compte de cet élément dans l'interprétation des résultats.

L'initiative n'en demeure pas moins intéressante dès lors qu'elle offre la possibilité aux utilisateurs d'exprimer et de mettre en évidence les points qui nécessitent d'être améliorés. Quel a été l'élément déclencheur d'une telle initiative ? L'enquête fait-

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de verloederde staat van het tramstation 'De Wand' in Laken".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de enquête: 'Geef uw mening over de Brusselse taxi's'".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Op uw initiatief organiseerde Mوبiel Brussel een enquête over de Brusselse taxi's. Dit soort enquête wordt vooral beantwoord door mensen met slechte ervaringen, maar toch blijft het een interessante oefening. Waarom hebt u dit initiatief genomen? Gebeurde dat na klachten van gebruikers?*

Hebt u eerst de sector geraadpleegd? In welke mate heeft die meegewerkt aan de enquête? Hoeveel heeft die gekost? Worden de resultaten gepubliceerd? Hebt u ze al verwerkt tot een

elle suite aux divers contacts et/ou réclamations des utilisateurs ?

Avez-vous consulté le secteur avant de lancer l'opération ? Dans quelle mesure celui-ci a-t-il participé au projet ? Quel est le coût de la réalisation de l'enquête ? Les résultats seront-ils publiés ? Avez-vous déjà élaboré un plan d'action faisant suite à la publication des résultats ?

Existe-t-il une méthodologie de travail déjà arrêtée ? Quelles sont les personnes qui participeront à l'élaboration des mesures concrètes ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons décidé de lancer une vaste enquête auprès des utilisateurs de taxis. Ma politique consiste aussi à avoir une bonne connaissance de l'avis des utilisateurs de taxis au sujet de certains projets et surtout pour ce qui est de la qualité du service rendu. Le but est évidemment, sur base des réponses qui seront apportées, d'améliorer le service rendu à la clientèle.

Je suis consciente de ce que les usagers mécontents répondront plus rapidement - c'est toujours le cas dans de telles enquêtes, telles celles concernant la STIB - et nous en tiendrons compte.

L'enquête est ouverte à tous, donc également aux non-utilisateurs, à qui il est demandé pour quel motif ils n'utilisent pas les taxis. Elle a également été envoyée à toutes les personnes ayant déjà eu des contacts avec l'administration via le site www.brusseltaxi.irisnet.be

<<http://www.brusseltaxi.irisnet.be/>>, que ce soit pour une plainte, pour une demande d'information ou pour une déclaration d'objet perdu.

L'enquête a été réalisée en étroite collaboration avec la Direction des Taxis et la Cellule communication de Bruxelles Mobilité. Elle n'a engendré aucune dépense. Le CIRB s'est occupé de l'élaboration et du soutien technique. L'enquête restera en ligne jusqu'à la mi-juin 2010. Une présentation des résultats sera faite à l'issue de l'enquête.

En ce moment, nous élaborons un plan Taxi. Les résultats émanant de l'enquête permettront à mon

actieplan? Is er al een werkmethode? Wie zal meewerken aan concrete maatregelen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *We hebben beslist om een uitgebreide enquête over taxi's te organiseren. Ik wil graag de mening van de klanten kennen over bepaalde projecten en over de kwaliteit van de dienstverlening.*

Ik beseft dat vooral ontevreden klanten geneigd zijn om een enquête in te vullen. Daar zullen we rekening mee houden.

Iedereen mag de enquête invullen, zelfs mensen die nooit een taxi nemen. Ze werd ook gestuurd naar mensen die via de website van de administratie contact hadden opgenomen voor een klacht, om informatie te vragen of een verloren voorwerp te melden.

De enquête werd uitgevoerd in samenwerking met de directie Taxi's en de communicatiecel van Mobiel Brussel en heeft niets gekost. Het Centrum voor Informatica van het Brussels Gewest (CIBG) heeft de enquête georganiseerd. Ze blijft on line tot midden juni. De resultaten zullen na afloop worden bekendgemaakt.

We werken aan een taxiplan. Mijn administratie zal de enquêteresultaten gebruiken om mijn ontwerp van actieplan op punt te stellen.

De administratie, mijn kabinet en de taxisector zullen overleggen over maatregelen om de dienstverlening te verbeteren. De besprekingen zijn nog niet voltooid. Het was niet nodig om de taxisector bij de enquête te betrekken.

cabinet d'accentuer certains points repris dans mon projet de plan d'action actuel et, le cas échéant, d'adapter le plan en fonction des résultats obtenus.

L'administration et mon cabinet, de même que les acteurs du monde du taxi, qui participent également, travailleront ensemble à la mise en œuvre des mesures qui permettront l'amélioration du service actuel offert aux clients des taxis bruxellois. La discussion est donc en cours. Le lancement de l'enquête n'a pas exigé l'apport du secteur des taxis : l'initiative vise uniquement à m'aider à mieux formuler nos objectifs dans ce secteur pour notre Région.

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

M. Jamal Ikazban.- Vous dites que votre cabinet va travailler en collaboration avec l'administration et les acteurs du secteur des taxis. Vous avez également indiqué que l'enquête n'avait engendré aucun coût.

Les résultats de cette enquête seront-ils publiés ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, les résultats de l'enquête seront publiés fin juin et il y aura une présentation des résultats.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la mise en place de radars laser sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et la sous-traitance de l'utilisation des dispositifs répressifs".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Zullen de resultaten van de enquête worden bekendgemaakt?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ja, eind juni.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de installatie van laserradars op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onderaanbesteding van het gebruik van repressievoorzieningen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "la communication relative au réaménagement de la place Rogier".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de communicatie rond de heraanleg van het Rogierplein".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.
