



**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 23 MAI 2012**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 23 MEI 2012**

—

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

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

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	7	INTERPELLATIES	7
- de M. Joël Riguelle	7	- van de heer Joël Riguelle	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les abus observés par certains taximen lors de la grève de la STIB suite au décès du superviseur et la mise en œuvre des mesures de lutte contre la fraude dans le cadre du Plan taxi".		betreffende "het misbruik door sommige taximen tijdens de recente MIVB-staking en de uitvoering van de maatregelen ter bestrijding van fraude in het kader van het Taxiplan".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Joël Riguelle.</i>	10	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Joël Riguelle.</i>	10
- de Mme Sophie Brouhon	14	- van mevrouw Sophie Brouhon	14
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "une piscine en plein air le long du canal".		betreffende "een openluchtwembad aan het kanaal".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Sophie Brouhon.</i>	15	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Sophie Brouhon.</i>	15
- de M. Joël Riguelle	17	- van de heer Joël Riguelle	17
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 régulation des bus touristiques en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de organisatie van de toeristenbussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Joël Riguelle.</i>	19	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Joël Riguelle.</i>	19
- de Mme Sophie Brouhon	23	- van mevrouw Sophie Brouhon	23
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le stationnement illicite dans le goulet Louise".		betreffende "het foutparkeren in de flessenhals op de Louizalaan".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Sophie Brouhon.</i>	24	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Sophie Brouhon.</i>	24
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	29	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	29
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les déclarations du directeur général f.f. de la STIB à propos des besoins budgétaires de la société de transports publics et sa considération pour les clients de la STIB".		betreffende "de verklaring van de waarnemend directeur-generaal van de MIVB over de budgettaire behoeften van de maatschappij voor openbaar vervoer en zijn achting voor de MIVB-reizigers".	
Interpellation jointe de M. Didier Gosuin,	29	Toegevoegde interpellatie van de heer Didier Gosuin,	29
concernant "la procédure de recrutement du directeur général de la STIB et le financement des objectifs fixés par le gouvernement pour le développement des transports en commun".		betreffende "de procedure voor de rekrutering van de directeur-generaal van de MIVB en de financiering van de door de regering vastgelegde doelstellingen voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoer".	

Interpellation jointe de Mme Annemie Maes,	29	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes,	29
concernant "les déclarations du directeur général ad interim de la STIB, le 20 avril 2012 dans 'De Morgen'".		betreffende "de uitspraken van de directeur-generaal ad interim bij de MIVB, op 20 april 2012, in De Morgen".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Françoise Schepmans, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, M. Didier Gosuin, Mme Annemie Maes.</i>	35	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Françoise Schepmans, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, de heer Didier Gosuin, mevrouw Annemie Maes.</i>	35
- de Mme Françoise Schepmans	45	- van mevrouw Françoise Schepmans	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 "le décès d'une personne happée par le tram 82".		betreffende "het overlijden van een door tram 82 gegrepen persoon".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	45	Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	45
concernant "la sécurité des trams".		betreffende "de veiligheid van trams".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans, M. Jef Van Damme.</i>	48	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Françoise Schepmans, de heer Jef Van Damme.</i>	48
- de M. Philippe Pivin	55	- van de heer Philippe Pivin	55
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 prochaine mise en place d'un système d'ouverture à distance des portiques des stations de métro de la STIB".		betreffende "de invoering van een afstandsbediening voor de hekjes in de MIVB-metrostations".	

QUESTIONS ORALES	55	MONDELINGE VRAGEN	55
- de M. Jef Van Damme	56	- van de heer Jef Van Damme	56
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 "une onde verte pour les transports en commun à travers la synchronisation des feux de signalisation".		betreffende "een groene golf voor het openbaar vervoer door het afstemmen van verkeerslichten".	
- de M. Ahmed El Ktibi	56	- van de heer Ahmed El Ktibi	56
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'insécurité du carrefour Bordet à Evere".		betreffende "de onveiligheid van het kruispunt Bordet te Evere".	
- de Mme Annemie Maes	59	- van mevrouw Annemie Maes	59
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'ouverture et le maintien des passerelles cyclables existantes sur l'avenue de la Reine et sur le pont De Trooz".		betreffende "het openhouden en behouden van de bestaande fietsbruggen op de Koninginnelaan en aan de De Troozbrug".	
- de M. Paul De Ridder	63	- van de heer Paul De Ridder	63
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 fermeture du tunnel Cinquantenaire-Loi".		betreffende "het afsluiten van de Jubelpark-Wettunnel".	

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "les abus observés par certains taximen lors de la grève de la STIB suite au décès du superviseur et la mise en œuvre des mesures de lutte contre la fraude dans le cadre du Plan taxi".

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

M. Joël Riguelle.- Pendant la grève partielle ou totale du réseau des transports en commun qui a secoué la capitale pendant six jours il y a quelques semaines, la flotte de taxis a vu ses demandes en forte hausse. Durant cette période, Bruxelles Mobilité et les commissariats de police ont aussi vu le nombre de plaintes liées à des abus augmenter. Ces plaintes concernent principalement des tarifs plus élevés qu'à l'accoutumée, des prix multipliés par le nombre de personnes transportées, des fabulations selon lesquelles les prix auraient augmenté pour cause de grève des transports en commun, des refus de délivrer le ticket ou de prendre en charge des courses jugées trop courtes.

Ces pratiques illégales concernent évidemment une petite minorité de taximen - ne jetons pas l'opprobre sur toute la profession - qui ont manifestement voulu profiter de l'absence d'alternatives pour les usagers en matière de déplacements.

Elles sont inacceptables car, d'une part, ce petit

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "het misbruik door sommige taximen tijdens de recente MIVB-staking en de uitvoering van de maatregelen ter bestrijding van fraude in het kader van het Taxiplan".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- Toen het Brussels openbaar vervoer enkele weken geleden een zestal dagen het werk neerlegde, nam het taxigebruik een hoge vlucht. Mobiel Brussel en de politie kregen tijdens deze periode heel wat meer klachten binnen, vooral over tariefmisbruik, weigering om korte ritten te maken of het niet-afleveren van een kwitantie.

Door misbruik te maken van de reiziger, die zich op geen enkele andere manier kon verplaatsen, heeft een kleine minderheid van taxichauffeurs het imago van de hele sector besmeurd. De wanpraktijken werden in de pers aan de kaak gesteld. Ze zijn bovendien in strijd met het nieuwe Taxiplan, dat voorziet in een tariefverhoging op voorwaarde dat er een einde gesteld wordt aan de illegale praktijken of aan de weigering van korte ritten. Het plan is er vooral op gericht om de dienstverlening aan taxigebruikers te verbeteren. Daarvoor moet er eerst aan de geloofwaardigheid van de sector gewerkt worden.

nombre de taximen, dont les abus ont été largement relayés par la presse, ternissent l'image du secteur tout entier et parce que, d'autre part, ces pratiques vont à l'encontre du nouveau Plan taxi, qui, rappelons-le, comprend une augmentation des tarifs en échange de la cessation de pratiques illégales ou de l'interdiction de refuser de petites courses.

La priorité absolue de ce plan étant d'améliorer la qualité de la prestation du service aux usagers des taxis, il y a lieu de prendre rapidement des mesures afin de garantir la crédibilité du secteur, très sensible, auprès de son public.

Confirmez-vous cette hausse de plaintes liées à des abus durant cette grève des conducteurs de la STIB ? Combien de plaintes Bruxelles Mobilité et les commissariats de police ont-ils reçues durant cette période et quel pourcentage en plus cela représente-t-il par rapport à la normale ? Comment les plaintes sont-elles traitées et quelles suites leur ont été réservées ? Avez-vous pris des mesures spécifiques pour éviter que ce genre d'abus se reproduise en l'absence de toute alternative de transport ?

Certains usagers n'étaient peut-être pas au courant de leurs droits ainsi que des tarifs et de la législation en vigueur en matière de taxis. D'autres n'avaient ces jours-là d'autre choix que d'accepter (de subir) ces pratiques frauduleuses.

À cet égard, il serait peut-être opportun de mettre en place une campagne de communication à destination des usagers sur les droits et devoirs des chauffeurs de taxi et sur certaines précautions d'usage lorsque l'on emprunte un taxi afin de s'assurer que le chauffeur agit en toute conformité.

Les usagers gagneraient à être informés sur la reconnaissance des taxis bruxellois et sur certains réflexes à adopter, comme prendre le numéro du taxi dès l'embarquement, se méfier des chauffeurs indiquant un prix forfaitaire, exiger le ticket imprimé à la fin de la course, connaître les tarifs en vigueur dans la Région, etc.

Je pense également qu'une fois rédigée et approuvée, la charte relative aux chauffeurs de taxis bruxellois, ce code de déontologie destiné à enrayer certains phénomènes récurrents, mériterait vraiment - même si le secteur s'y est jusqu'ici opposé - d'être affichée en évidence pour les clients

Kunt u de stijging van het aantal klachten bij Mobiel Brussel en de politiebureaus tijdens de staking van de MIVB bevestigen? Hoe groot was de stijging? Hoe werden de klachten behandeld en opgevolgd? Hebt u maatregelen genomen om dergelijk misbruik in de toekomst te voorkomen?

Sommige klanten zijn misschien niet op de hoogte van hun rechten, van de tarieven en van de wetgeving die van toepassing is op het taxigebruik. Anderen hadden tijdens de staking van het openbaar vervoer gewoon geen andere keuze dan het misbruik te ondergaan.

Een voorlichtingscampagne kan klanten op de hoogte brengen van de rechten en plichten van de taxichauffeurs. Het is belangrijk om bij het instappen meteen nota te nemen van het taxinummer, forfaitaire tarieven af te wijzen, altijd een kwitantie te vragen en de juiste tarieven te kennen.

Ik vind het bovendien een kwestie van eerlijkheid dat het definitieve handvest met de deontologische code van de Brusselse taxichauffeurs in alle taxi's zichtbaar voor de klant wordt aangebracht, ondanks het verzet van de sector.

Het Taxiplan voorziet in diverse maatregelen ter bestrijding van fraude en illegale praktijken. Hoe worden die toegepast? Is er al een definitieve versie van het voornoemde handvest ondertekend? Zal het handvest zichtbaar aanwezig zijn in de taxi's? Wat heeft het raadgevend comité hierover in januari beslist?

Het Taxiplan voorziet in een bewustmakingscampagne rond het probleem van de weigering van korte ritten. De Directie Taxi's moet de campagne volgen, het klachtennummer beter bekend maken en de klanten aanmoedigen om ritweigeringen te melden. Zijn de maatregelen nu ingevoerd en leveren ze het gewenste resultaat? Wat zijn uw doelstellingen?

Het plan wil ook de installering van digitale taximeters verplichten, die een kwitantie kunnen printen met gedetailleerde gegevens over de chauffeur, het taxinummer, de duur, het gedetailleerde traject, het tarief van de rit enzovoort. De invoering van digitale taximeters is nog voor dit jaar voorzien, maar de precieze termijn en uitvoering moet nog besproken worden

dans tous les taxis. Ou bien on joue franc jeu, ou bien on se prépare à duper le client.

Plus généralement, en dehors du contexte particulier de cette grève et puisque le Plan taxi prévoit des mesures de lutte contre la fraude et les pratiques illégales, je souhaitais vous interroger sur leur mise en œuvre. Qu'en est-il de la charte précitée ? Sa version définitive a-t-elle été arrêtée et signée par l'ensemble de la profession ? Cette charte pourra-t-elle être affichée à la vue des clients ? Quelle a été l'issue de ce point lors du comité consultatif du mois de janvier, si la date est exacte ?

Le plan prévoit la sensibilisation du secteur au problème du refus des petites courses. La Direction des taxis est censée suivre de près cette évolution, faire davantage connaître le numéro des plaintes et encourager les voyageurs à signaler tout refus. Ces mesures ont-elles été mises en œuvre et observe-t-on déjà une tendance à la baisse de ce phénomène ? Quels objectifs vous fixez-vous ?

Le plan prévoit également d'installer des compteurs de taxi numériques qui doivent permettre d'imprimer un ticket à l'intention du client avec des informations détaillées, parmi lesquelles l'identification du chauffeur, du véhicule et, le cas échéant, de la société de taxis, l'heure de début et de fin de course, l'adresse de départ et de destination, la composition du prix du trajet, etc. Le plan rend ces nouveaux taximètres obligatoires et prévoit leur installation dans tous les taxis cette année encore. Le calendrier précis et les modalités de l'opération devaient cependant être discutés avec le secteur.

Qu'en est-il de ce calendrier ? S'il a été établi, est-il respecté ? Quel est le prix d'un taximètre et qui en absorbera le coût et l'installation ? Ces taximètres permettront-ils de lire, via un système GPS, l'itinéraire emprunté par le chauffeur ?

Enfin, davantage de contrôles sont prévus pour prévenir les pratiques abusives à l'instar de celles qui ont été commises lors de cette grève de la STIB. Vous annonciez dernièrement que quatre contrôleurs supplémentaires avaient été engagés, principalement dans le but de contrôler la prise en charge des clients à la gare du Midi. Cela répondait d'ailleurs au souhait, exprimé par notre groupe à maintes occasions, de renforcer l'administration qui

met de sector. Is er al een planning uitgestippeld en zo ja, wordt die nageleefd? Hoeveel kost zo een taximeter en wie neemt de financiering en de installatie op zich? Kan de taxi via gps gevolgd worden?

Ten slotte worden de controles opgedreven om misbruik in de toekomst te voorkomen. De cdH-fractie heeft al zo vaak gevraagd om de controle op te voeren en is dan ook verheugd over de aanwerving van vier bijkomende controleurs, die voornamelijk bij het treinstation Brussel-Zuid zullen ingezet worden.

De controlecampagne zal ook gericht zijn op illegale praktijken met taxi's in de buitenwijken, op vaste forfaits en op oneerlijke concurrentie.

Welke resultaten hebben de controles in het gewest al opgeleverd? Hebt u een evaluatie uitgevoerd en zo ja, welke conclusies kunnen daaruit worden getrokken?

Heeft de versterking van de bewustmaking al een merkbare impact gehad op het aantal fraudegevallen? Brussel is een metropool en speelt een belangrijke internationale rol, vooral als hoofdstad van Europa. Als ons imago een deuk krijgt, kan het lang duren vooraleer we de situatie kunnen rechtzetten.

contrôle ce secteur.

Au-delà des éléments précités, les contrôles de lutte contre les pratiques illégales portent également sur les taxis périphériques, la pratique du "forfait-location", la concurrence déloyale.

Où en est aujourd'hui le déploiement de la mission de contrôle dans la Région ? Des résultats sont-ils déjà visibles ? Avez-vous réalisé une évaluation ? Le cas échéant, quelles en sont les grandes lignes ?

Observe-t-on une évolution de la fraude, de préférence à la baisse, grâce à une meilleure sensibilisation et une prise de conscience du secteur ? Il n'est pas inutile de rappeler que Bruxelles est une grande métropole, que nous jouons un rôle international, notamment en tant que capitale de l'Europe, qui dépasse notre statut en termes de quantité d'habitants. Cette "petite grande ville internationale" se doit d'avoir une réputation infaillible. On sait qu'une renommée peut très vite se ternir et qu'il faut beaucoup de temps pour la récupérer. C'est dans cet esprit que je voulais vous interroger.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous travaillons jour après jour à essayer de rendre le secteur des taxis accueillant ainsi qu'économiquement intéressant. Le taxi, c'est parfois le premier contact des visiteurs avec notre Région. Seule une partie du secteur est en cause, mais nous n'admettons pas ces abus.

Les chartes de bonne conduite des chauffeurs et exploitants ont été élaborées et retoilées sur la base des observations et remarques des membres du comité consultatif. La profession n'est pas réellement contre la signature de cette charte, puisqu'elle en respecte déjà le contenu, qui correspond à la législation en vigueur.

L'idée d'une charte connue du grand public semble être une bonne option, ainsi qu'un meilleur outil de

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Vaak is een taxichauffeur de eerste persoon die een bezoeker van ons gewest ontmoet. Het taxivervoer moet dan ook zo aantrekkelijk en betaalbaar mogelijk zijn. Het wangedrag van enkele taxichauffeurs is dan ook ontoelaatbaar.*

Het handvest van goed gedrag voor chauffeurs en exploitanten werd opgesteld op basis van opmerkingen van de adviescommissie. De sector is niet tegen het handvest gekant en brengt het al in de praktijk. Als het ook bij het grote publiek bekend is, kan er beter met de klanten worden gecommuniceerd. De rechten van de klant zullen in het Frans, het Nederlands en het Engels in de taxi's worden aangeplakt. Zowel de sector als de gebruikers lijken het eens met het voorstel.

communication à la clientèle. En outre, les droits des clients seront affichés en trois langues - français, néerlandais et anglais - dans les taxis.

Cette proposition, présentée à la profession lors du comité consultatif du 30 mars 2012, semble emporter l'adhésion de la profession et des utilisateurs, représentés au sein du comité auquel ils ont fait des suggestions.

J'ai demandé à mon administration de créer une brochure, également trilingue, sur les droits des clients et les obligations des chauffeurs. Elle s'intitule "Se déplacer en taxi à Bruxelles" et sera disponible dans l'ensemble des hôtels bruxellois dans le courant du mois de mai ou début juin.

Cette brochure informe la clientèle de façon complète du fonctionnement des taxis bruxellois, leurs tarifs, les obligations des chauffeurs, et des services que peut offrir le taxi bruxellois à sa clientèle. Quand la brochure sera disponible, je la transmettrai aux membres de la commission.

Je confirme que le nombre de plaintes reçues en ce début du mois d'avril 2012 est plus important que d'habitude. À la suite de la grève de la STIB qui a duré plusieurs jours, davantage de plaintes ont été déposées, principalement pour motif de tarif abusif. Je voudrais ajouter que des associations de taxis ont dénoncé cette pratique. J'ai apprécié cette communication des associations de taxis dans la presse.

En 2011, Bruxelles Mobilité a reçu 107 plaintes à l'encontre de taxis, dont 33% pour attitude agressive, 30% pour tarif abusif et 9% pour refus de course. Ce sont les trois principaux motifs de plaintes. En ce début 2012, 65 plaintes ont été enregistrées, dont 26% pour attitude agressive, 34% pour tarif abusif et 14% pour refus de course. J'ignore le nombre de plaintes enregistrées par la police à l'encontre des taxis bruxellois. Les plaintes que j'ai mentionnées sont traitées par l'administration de Bruxelles Mobilité.

En fonction des versions des faits, de leur gravité et des antécédents éventuels du chauffeur, celui-ci peut être convoqué devant le conseil de discipline qui l'entendra avant de me proposer une mesure : classement sans suite, avertissement, suspension pour une durée limitée ou retrait à titre définitif du certificat de capacité de chauffeur de taxi. Vu cette

Vanaf mei of begin juni zal een brochure met een overzicht in drie talen van de rechten van de klant en de plichten van de chauffeur in alle Brusselse hotels beschikbaar zijn.

Die brochure informeert de klanten over de werking van de Brusselse taxi's, de tarieven, de verplichtingen van de chauffeur en de aangeboden diensten. De commissieleden krijgen een exemplaar zodra de brochure beschikbaar is.

Er waren begin april 2012 inderdaad meer klachten dan anders. Dat had te maken met de meerdaagse staking van de MIVB. Het merendeel ging over het aanrekenen van te hoge tarieven, een praktijk die de beroepssector in de pers openlijk heeft afgekeurd.

In 2011 kreeg Mobiel Brussel 107 klachten over taxi's: 33% hield verband met agressief gedrag, 30% met te hoge tarieven en 9% met het weigeren van een rit. Begin 2012 werden er 65 klachten opgetekend, waarvan 26% voor agressief gedrag, 34% voor te hoge tarieven en 14% voor het weigeren van een rit. Hoeveel klachten de politie ontving, is mij niet bekend.

In functie van de ernst van de feiten en eventuele antecedenten van de chauffeur moet die desgevallend voor het tuchtcollege verschijnen, dat hem hoort alvorens een maatregel voor te stellen. Die kan gaan van afwijzing van de klacht over een schorsing tot een definitieve schrapping van de licentie. Dat is tijdrovend en omslachtig. Doordat het tuchtcollege bovendien met een personeelstekort kampt, krijgen te weinig chauffeurs een sanctie. Er wordt nu onderzocht hoe een en ander sneller kan.

Het staat taxichauffeurs vrij om op een standplaats van hun keuze op klanten te wachten, klanten op te pikken die via een telefooncentrale om een taxi vragen, of klanten mee te nemen die tekenen doen op meer dan honderd meter van een standplaats.

De Directie Taxi's stuurt regelmatig rondzendbrieven naar chauffeurs en uitbaters om hen op hun plichten te wijzen, in het bijzonder op de plicht om alle ritten te aanvaarden. Dat laatste vind ik heel belangrijk, omdat sommige inwoners op een taxi aangewezen zijn om zich te kunnen verplaatsen. Het telefoonnummer en de website waar een klacht kan ingediend worden, vindt de klant in de taxi en

procédure longue et fastidieuse et le manque de personnel, je constate que trop peu de chauffeurs sont sanctionnés. Nous sommes en train d'étudier un fonctionnement plus léger.

Les chauffeurs de taxi sont libres d'attendre les clients aux stationnements de leur choix, de charger à domicile des clients qui ont commandé une course via une centrale téléphonique ou de prendre des clients qui les ont hélés en rue à plus de 100 mètres d'un stationnement de taxis.

Pour sensibiliser le secteur et rappeler les devoirs de chacun, la Direction des taxis envoie régulièrement des circulaires aux chauffeurs et aux exploitants leur rappelant leurs obligations, notamment celle d'accepter toutes les courses. Je suis sensible à ce dernier point, car il touche souvent des Bruxellois qui éprouvent des difficultés à se déplacer autrement qu'en taxi. Les "petites" courses doivent être également acceptées.

Le numéro d'appel et le site internet où l'on peut déposer plainte sont affichés dans le taxi et imprimés sur le reçu qui est remis au client. Des brochures sont mises à la disposition des clients, notamment dans les hôtels, pour les informer du fonctionnement des services de taxis en Région bruxelloise.

Après la grève de la STIB, au début du mois d'avril, un porte-parole du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a participé à une discussion en direct sur le site de la RTBF, le 12 avril 2012, pour répondre aux questions du public et inviter les usagers à porter plainte en cas de manquement.

Le nombre de plaintes pour refus de course est passé de 29 en 2008 à 10 en 2011. En 2012, 9 plaintes pour refus de course ont déjà été enregistrées. Ce chiffre suit la tendance actuelle d'une augmentation considérable du nombre total de plaintes. En effet, les usagers disposent de plus de facilités à porter plainte, ce qui est un bon signal envoyé au secteur pour lui indiquer que des éléments peuvent être améliorés.

L'installation des taximètres numériques fait, en effet, partie de mon Plan taxi. Mon administration étudie ce point, qui a déjà fait l'objet d'une discussion avec le comité consultatif. Le prix de ce type de taximètre varie de 1.500 euros pour le modèle de base à 3.000 euros pour le modèle le

op zijn kwitantie.

Na de MIVB-staking van begin april heeft een woordvoerder van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG) via de website van de RTBF taxigebruikers opgeroepen om zo nodig klacht in te dienen.

Het aantal klachten over het weigeren van een rit daalde van 29 in 2008 tot 10 in 2011. In 2012 werden er echter al 9 klachten ingediend. Ook het totale aantal klachten is in stijgende lijn. De reden daarvoor is dat klanten nu gemakkelijker klacht kunnen indienen. Het is goed dat de sector het signaal krijgt dat bepaalde elementen nog voor verbetering vatbaar zijn.

De installatie van digitale taximeters maakt inderdaad deel uit van mijn Taxiplan. Mijn administratie bestudeert dat. Zo'n meter kost tussen 1.500 euro voor een basismodel en 3.000 euro voor een toestel met ingebouwde gps. Mijn kabinet gaat na of daarvoor een subsidie kan worden toegekend.

Momenteel telt mijn administratie acht controleurs, van wie de laatste in april werd aangeworven. Er loopt een aanwervingsprocedure voor nogmaals drie controleurs.

Met het huidige aantal medewerkers kunnen we de misbruiken binnen de sector niet efficiënt bestrijden.

Via rondzendbrieven worden de spelers uit de sector opgeroepen om de wetgeving te respecteren en bepaalde illegale praktijken onmiddellijk stop te zetten. Dat is echter een werk van lange adem.

De in de adviescommissie vertegenwoordigde taxibedrijven moeten erop gewezen worden dat ze de misbruiken moeten bestrijden om ervoor te zorgen dat de Brusselse taxisector een eersteklas dienstverlening biedt.

Ondanks het gebrek aan mankracht slagen de controleurs erin goede resultaten te boeken, bijvoorbeeld in de strijd tegen piraattaxi's. Het probleem is niet van de baan, maar door systematische controles doet het zich een stuk minder voor.

plus perfectionné avec, par exemple, un système GPS intégré.

À ce jour, l'octroi et le montant éventuels d'un subside est encore à l'étude au sein de mon cabinet. J'ai la ferme intention d'avancer dans ce projet.

À l'heure actuelle, le Département contrôle de mon administration compte huit agents dont le dernier a été engagé en avril dernier. La procédure de recrutement visant à engager trois contrôleurs supplémentaires suit également son cours.

Il est certain que le nombre actuel des contrôleurs ne permet pas de lutter de manière efficace contre les abus des professionnels du secteur, et donc de mener cette mission à son terme.

Plusieurs circulaires ont déjà été envoyées au secteur afin de rappeler à ses agents la réglementation en vigueur et leur demander d'arrêter immédiatement certaines pratiques illégales (comme celle des taxis pirates). Cependant, il s'agit d'un travail de longue haleine nécessitant la collaboration de tous les acteurs du monde du taxi.

L'un de mes buts est de véritablement associer au conseil consultatif les organisations de taxis qui sont représentées, tout en soulignant le devoir qui leur incombe de combattre les abus afin de faire du secteur des taxis à Bruxelles un secteur de choix.

J'aimerais conclure en vous disant que grâce à leur travail sur le terrain, les agents du cadre de contrôle arrivent, malgré le manque d'effectifs, à de bons résultats en matière, par exemple, de lutte contre les taxis pirates à la gare du Midi, ou encore de lutte contre les taxis périphériques.

Cela ne signifie pas pour autant que le problème n'existe plus. J'ai été personnellement accostée par l'un de ces taxis il y a quelques semaines. Cela étant, ce phénomène se manifeste largement moins grâce au travail systématique des agents de contrôle.

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

M. Joël Riguelle.- Je vous remercie pour la complétude de votre réponse. Je désire cependant

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- De taxisector is inderdaad belangrijk, zowel voor de

resituer quelques éléments.

Il est vrai que le secteur est important, à la fois en termes de mobilité, en termes économiques, mais aussi d'image de la Région. C'est aussi un secteur d'emploi où les travailleurs doivent être respectés. C'est là un problème auquel vous avez été confrontée au début de votre mission.

La brochure informative "Se déplacer en taxi à Bruxelles" est une excellente initiative. Sans doute faudra-t-il en penser une version téléchargeable et - pourquoi pas ? - multisupports via internet ou des codes QR pour que tous les Bruxellois et les touristes puissent obtenir les informations essentielles sur leur tablette ou leur smartphone.

La problématique des petites courses subsiste et je constate de nombreuses plaintes informelles à ce sujet, à tel point que le CPAS de certaines communes envisage de mettre sur pied une navette pour les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées qui reçoivent souvent des refus de prise en charge de la part des taxis. Cela doit donc rester un point d'attention de notre part.

Je vous encourage également à engager des contrôleurs, car l'insuffisance des contrôles ne favorise pas le respect des règles. Ce n'est que quand le contrôle est efficace et que le fraudeur sait qu'il risque d'être pris que les comportements s'ajustent plus adéquatement aux réglementations.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME SOPHIE BROUHON

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

**concernant "une piscine en plein air le long
du canal".**

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

*mobilité en de economie als voor het imago van
Brussel.*

*De informatiebrochure over de taxi als Brussels
vervoermiddel is een uitstekend initiatief.
Misschien zou het interessant zijn om een versie
online beschikbaar te stellen of zelfs te werken met
QR-codes, zodat de Brusselaars en toeristen de
informatie op hun smartphone of tablet kunnen
raadplegen.*

*Het probleem van de korte afstandsritten blijft
aanslepen en ik hoor veel informele klachten.
Sommige OCMW's overwegen zelfs een eigen
vervoersdienst op te richten voor personen met een
beperkte mobiliteit of een handicap, omdat de
taxichauffeurs hen vaak weigeren te vervoeren.*

*Ik wil u aanmoedigen om controleurs in dienst te
nemen. Het is pas wanneer fraudeurs weten dat ze
kunnen gecontroleerd worden, dat de regels beter
zullen nageleefd worden.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

**betreffende "een openluchtzwembad aan het
kanaal".**

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mme Sophie Brouhon (*en néerlandais*).- *En termes d'activités sportives et récréatives, quels sont les atouts de l'eau dans la zone du canal ? En page 11 de la brochure explicative du PRAS démographique figure une illustration du schéma directeur de Tour & Taxis, montrant une belle piscine à ciel ouvert. Avez-vous étudié la possibilité de réaliser, comme à Anvers, une piscine flottante dans le canal ? Quelles conclusions en avez-vous tirées ?*

Il y a deux mois, Beliris a lancé une mission d'auteur de projet pour l'aménagement d'un espace vert et récréatif au quai des Matériaux et au bassin Beco. Il est stipulé qu'il doit s'adresser à toutes les tranches d'âge et comporter un parc avec une aire de jeux. En outre, il doit être en harmonie avec le site en intégrant l'élément aquatique. Où en est ce parc récréatif ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Les Bruxellois peuvent exercer différentes activités sportives et récréatives dans la zone du canal. Différents clubs - de yachting, de voile ou de hors-bord au nord, et d'aviron et de kayak au sud - y proposent en effet des cours et des activités. Des promenades à vélo sont aussi organisées le long du canal. En outre, Brussels by Water organise des promenades en bateau dans et*

Mevrouw Sophie Brouhon.- Vorige maand vroeg ik me af wat Antwerpen meer heeft dan Brussel. Het antwoord stond toen in de krant. Antwerpen zal deze zomer een drijvend openluchtzwembad rijker zijn. De 'Badboot' is 120 meter lang en 25 meter breed en telt een groot en een klein zwembad voor 150 personen. Met een ecologische zwemvijver en een zwembad aan het Sint-Annastrand, en nu ook een derde openluchtzwembad, profileert Antwerpen zich als een zomerstad voor sport en recreatie aan het water.

Welke troeven heeft het water in de kanaalzone van Brussel voor sport en recreatie? In de toelichtingsbrochure van het nieuwe demografisch Gewestelijke Bestemmingsplan staat op pagina 11 een illustratie van het richtschema voor Tour & Taxis, met daarin het mooie openluchtzwembad. Hebt u de mogelijkheid van een drijvend openluchtzwembad op het kanaal onderzocht? Welke conclusies hebt u daaruit getrokken?

Beliris heeft twee maanden geleden een ontwerp-opdracht gegeven voor de aanleg van een groene en recreatieve ruimte op de Materialenkaai aan het Becodok. Daarin staat dat er speelruimte voor kinderen van alle leeftijden moet komen en een park uitgerust met een gemeenschappelijk speel-terrein. De landschapsinrichting moet in harmonie met de site zijn, met name door de integratie van het waterelement, en moet een intrinsieke speelwaarde bieden. Wat is de stand van zaken van het recreatiepark in het stadspark aan Tour & Taxis, meer bepaald aan het Becodok?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De kanaalzone biedt aan de Brusselaars verschillende mogelijkheden voor sportbeoefening.

Zo is er in het noorden van het kanaal een jachtclub, de Bruxelles Royal Yacht Club (BRYC), en bestaat er sinds een aantal jaar een prachtige nieuwe zeilclub, waar jongeren vanaf 7 jaar kunnen leren zeilen. Daarnaast zijn er allerlei disciplines

autour de Bruxelles, auxquelles le vélo est associé.

La piscine flottante d'Anvers est un concept impressionnant, mais Anvers peut profiter de la largeur de l'Escaut et de plusieurs grands docks. Bruxelles, par contre, dispose d'un canal et de bassins bien plus étroits. Au bassin Vergote, où le canal est le plus large, les nombreuses activités économiques et l'important trafic fluvial interféreraient avec l'exploitation d'une piscine flottante.

En ce qui concerne le parc récréatif au bassin Beco, un appel d'offres a été lancé le 14 mai. Après une première sélection, un maximum de quatre candidats seront appelés à dessiner un projet.

Le programme prévoit un parc récréatif, où les sports et les jeux occuperont une place centrale et où le lien avec le paysage, et donc avec les éléments aquatiques, sera maintenu. Sa concrétisation dépendra des propositions des candidats et le projet devrait débiter d'ici quelques mois.

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

voor volwassenen, zoals zeezeilen, speedbootracen en wedstrijdzeilen. Er zijn wel snelheidsbeperkingen, maar het speedbootracen kun je er wel leren. Je kunt er ook theoretische navigatielessen volgen en er zijn ook roeiclubs.

In het zuiden van het kanaal is er de Cercle des Régates waar je kunt roeien en kajakken, het hele jaar door. Tijdens de zomer organiseert de Cercle des Régates roei- en fietstochten langs het kanaal. Er is trouwens ook een gezellig restaurant in een aangename omgeving. Je kunt aan de waterkant dus heel leuke dingen doen in het zuiden van Brussel.

Op gebied van recreatie zijn er ook de pleziervaarten van Brussels by Water, met boten die rondvaren in en rond Brussel en waaraan ook fietstochten gekoppeld zijn.

De Badboot in Antwerpen is natuurlijk een indrukwekkend concept. Het grote verschil tussen Antwerpen en Brussel is dat Antwerpen kan genieten van een natuurlijke brede rivier, de Schelde, en een aantal grote dokken. Brussel daarentegen beschikt over een kanaal dat een stuk nauwer is. Zo is het Kattendijkdok in Antwerpen 140 meter breed, terwijl het Becodok op zijn breedst 42 meter breed is. In het Vergotedok, waar het kanaal een stuk breder is, zijn er veel economische activiteiten en scheepvaartactiviteiten die kunnen interfereren met de uitbating van een drijvend zwembad.

Voor het recreatieve park aan het Becodok werd op 14 mei een marktoproep gedaan. Na een eerste selectie van de kandidaten op basis van de vooropgestelde criteria, zullen er maximum vier kandidaten worden gevraagd om een project uit te tekenen.

Het programma voorziet in een recreatief park waar sport en spel de voornaamste activiteiten zijn en waarbij er een link wordt behouden met het landschap en dus met het water. Hoe dat concreet zal worden ingevuld, hangt af van de voorstellen van de kandidaten. Ik kan daar nu nog niet op vooruitlopen, maar het project zal in elk geval binnen een paar maanden kunnen starten.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mme Sophie Brouhon.- Notre Région est certes confrontée à quantité de défis plus importants tels que le boom démographique, le logement et d'autres priorités. Néanmoins, si nous parvenons à fixer notre population à Bruxelles, nous ne pourrions pas ignorer l'aspect de paupérisation de celle-ci. En effet, les familles qui résident dans notre Région ont de moins en moins les moyens de partir à l'étranger, voire de passer une journée à la côte belge. Il faudra donc mettre en place une politique récréative et sportive plus active sur l'ensemble du territoire de notre Région.

La zone du canal offre des possibilités intéressantes à ce niveau, tant en termes d'espace que d'infrastructure. Celles-ci dépassent largement les quelques activités ludiques de voile et d'eau qui sont actuellement organisées dans le nord du canal.

L'appel à candidatures pour le parc de récréation au bassin Béco se clôturait le 8 mai. Je ne manquerai pas de vous interroger à nouveau sur l'issue de celui-ci, afin que vous puissiez nous présenter un compte rendu sur le volet récréatif de Tour & Taxis qui, vu son importance, devra être très développé.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Mme Brouhon a raison. La remise des offres a été clôturée le 8 mai.*

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- *Il devra prochainement être question de la politique des loisirs. Nous ne pouvons pas inciter des ménages à rester dans notre ville si nous ne réfléchissons pas à cet aspect, et au canal il y a encore de l'espace disponible.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA**

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- *Het Brussels Gewest kampt met een aantal grote uitdagingen, zoals de bevolkingsexplosie of de woningnood. We moeten echter ook rekening houden met de verarming van de bevolking. Steeds meer Brusselse gezinnen kunnen het zich niet meer veroorloven om op vakantie te gaan naar het buitenland of om zelfs maar een dagje aan de Belgische kust door te brengen. Daarom dringt een ambitieuzer gewestelijk sport- en recreatiebeleid zich op.*

De kanaalzone biedt nog veel mogelijkheden. Er is voldoende infrastructuur en ruimte. Er wordt al geroeid en gezeild, maar er is nog veel meer mogelijk.

De projectoproep voor een recreatiepark aan het Becodok liep op 8 mei af. Ik zal u daar later nog vragen over stellen. Ik hoop dat u ons de recreatieplannen voor Tour & Taxis kunt toelichten.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw Brouhon heeft gelijk. Het indienen van projecten werd inderdaad afgesloten op 8 mei en de enveloppen werden geopend.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Dat begrijp ik. Het is wel belangrijk dat we het binnenkort hebben over het recreatiebeleid. We kunnen gezinnen niet stimuleren om in onze stad te blijven wonen als we niet nadenken over een algemeen recreatiebeleid. Aan het kanaal is er nog ruimte die veel mogelijkheden biedt.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "la régulation des bus
touristiques en Région de Bruxelles-
Capitale".**

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

M. Joël Riguelle.- Récemment, vous officialisez le nouveau service de bus touristiques "Hop on-Hop off" de la Région de Bruxelles-Capitale. Dès le 7 mai prochain en effet, soit quatre ans après l'adoption de l'ordonnance portant organisation des transports desservant les lieux d'intérêt dans la Région bruxelloise, la Région concrétisera la centralisation de l'exploitation des bus touristiques qui sillonnent la capitale.

À sa tête, une seule société désormais : Open Tours. Celle-ci a remporté le marché public européen pour les sept prochaines années. Au programme, deux parcours de 75 minutes à partir de la gare Centrale, qui dépasseront désormais les limites du centre historique.

Comme on le sait, l'ordonnance en question faisait suite à la concurrence acharnée à laquelle se livraient les différences sociétés privées et aux nombreuses plaintes qui en découlaient. Celles-ci concernaient la qualité des bus, le stationnement illégal, le comportement inapproprié de certains chauffeurs ou encore la mauvaise qualité des informations touristiques.

Elle avait pour objectif d'améliorer la qualité du service en confiant l'organisation du secteur à la STIB, avec obligation de sous-traitance à un concessionnaire.

Selon ce que j'ai pu entendre, la STIB a collaboré étroitement avec Visitbrussels dans l'élaboration du cahier des charges, la définition d'une politique tarifaire claire et surveillée, l'actualisation du parcours ainsi que la tenue d'horaires plus respectés. Cette dernière mesure est rendue réalisable en octroyant aux bus "Hop on-Hop off" l'autorisation d'emprunter les bandes bus et d'utiliser les arrêts de la STIB.

Le cdH, à l'instar des autres formations politiques

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de organisatie van de toeristen-
bussen in het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest".**

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- Onlangs kondigde u officieel de komst van de nieuwe Hop-on, Hop-off toeristenbussen aan. Vanaf 7 mei 2012, vier jaar na de goedkeuring van de desbetreffende ordonnantie, wordt de uitbating van toeristenbussen in het Brussels Gewest gecentraliseerd.

Voortaan wordt de dienst door slechts één bedrijf uitgebaat, namelijk Open Tours. Het bedrijf haalde de openbare aanbesteding voor de komende zeven jaar binnen. Vanaf het Centraal Station zullen de bussen twee rondritten van elk 75 minuten maken.

De ordonnantie is er gekomen omdat er een bikkeldharde concurrentie woedde tussen de bedrijven die toeristenbussen uitbaten en de vele klachten die daaruit voortvloeiden. Zo was de kwaliteit van de bussen ondermaats, werd er foutgeparkeerd, gedroegen sommige chauffeurs zich slecht of werd er foute informatie gegeven aan toeristen.

Met de ordonnantie wilde het gewest de dienstverlening verbeteren en de organisatie van de toeristenbussen toevertrouwen aan de MIVB, die daarvoor een beroep zou doen op onderaannemers.

Ik vernam dat de MIVB nauw heeft samengewerkt met Visitbrussels voor het bestek, de tarieven, de route en de uurregeling. De toeristenbussen zullen snijper rijden, omdat ze voortaan de busstroken en haltes van de MIVB mogen gebruiken.

Het cdH is tevreden dat er nu eindelijk een regeling is, maar toch heb ik nog enkele vragen. Hoeveel heeft de hele operatie gekost en hoe regelen de MIVB en Open Tours hun zaken onderling? Financiert de onderaannemer zelf de aankoop van nieuw materieel en de aanwerving van personeel?

De MIVB krijgt een vergoeding voor de kosten die ze maakt voor de organisatie en de controle van de toeristenbussen. Over welk bedrag gaat het?

et très certainement des futurs utilisateurs, est satisfait de voir cette régulation enfin aboutir. Je souhaite cependant connaître davantage de détails sur cette opération de centralisation.

Quel est le coût de l'opération de régulation et comment s'organise-t-elle entre la STIB et Open Tours ? La société sous-traitée assure-t-elle elle-même son financement pour faire face aux coûts supplémentaires dus à l'achat de nouveaux véhicules (quinze, si mes informations sont bonnes) et, le cas échéant, de personnel ?

À combien la redevance destinée à la STIB pour indemniser les frais qu'engendre cette mission d'organisation et de contrôle s'élève-t-elle ? Combien de sociétés ont-elles répondu au marché public et sur la base de quels éléments essentiels avez-vous effectué le choix d'Open Tours ?

Pouvez-vous nous en dire davantage sur l'organisation de la coopération entre la STIB et Open Tours ? Quelles sont les grandes lignes du cahier des charges et qu'est-il prévu en matière de contrôle et de sanctions en cas de non-respect du contrat de concession ?

D'après les informations que nous avons pu lire sur le site internet d'Open Tours, l'achat de billets peut, par exemple, être combiné avec une entrée à Mini-Europe, ceci pour un prix avantageux. Outre avec Mini-Europe, avez-vous eu des contacts avec d'autres organismes pour éventuellement combiner des billets à des entrées pour les musées existants, voire pour les expositions temporaires qui font aussi le succès du tourisme bruxellois ?

Discussion

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

M. Philippe Close.- Il s'agit d'un vieux projet, et nous nous félicitons qu'il ait été mené à bien. Il faut remercier ce parlement d'avoir pris cette ordonnance pour réguler le secteur.

Cependant, nous n'avions pas pensé à un détail, sur lequel je voudrais attirer votre attention. Nous avons placé le terminus de ces bus sur le boulevard de l'Impératrice et j'ai été interpellé ce matin par

Hoeveel bedrijven hebben zich kandidaat gesteld voor de openbare aanbesteding? Waarom werd Open Tours geselecteerd?

Hoe ziet de samenwerking tussen de MIVB en Open Tours eruit? Wat zijn de hoofdpunten van het bestek? Wordt er voorzien in controles en sancties als het contract niet wordt nageleefd?

Ik las op de website van Open Tours dat er voordelige combitickets voor de toeristenbussen en Mini-Europa te koop zijn. Zijn er contacten met andere instanties om combitickets te verkopen? Ik denk daarbij aan musea of tijdelijke tentoonstellingen.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Het stemt ons tevreden dat er eindelijk een oplossing is gevonden voor dit oude dossier.*

Er is alleen een klein probleem met de terminus van de bussen op de Keizerinlaan. Enkele buurtbewoners lieten mij vandaag weten dat de wachtende reizigers zicht hebben op hun tuin. Misschien moet de terminus verplaatst worden.

des habitants de cette rue. En effet, depuis la mezzanine du bus, les touristes voient leurs jardins. Il faudrait faire déplacer ce terminus.

M. le président.- Ils s'en sont rendu compte parce qu'il fait beau !

M. Philippe Close.- Exactement. Le week-end passé, il faisait beau et ils ont remarqué que les touristes avaient vue sur leur jardin. Je voudrais souligner ce détail, qui n'est pas anodin pour ces gens qui ont choisi d'habiter dans l'hypercentre. Il faudrait peut-être placer l'arrêt de l'autre côté.

C'est idiot parce qu'on se disait que tout était réglé, mais il subsiste toujours un hic...

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'ordonnance du 8 mars 2008 portant organisation des transports desservant les lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale prévoit explicitement : "L'exploitant ne se voit pas imposer d'obligations financières qui ne couvrent pas seulement les frais". La mission d'organisation du marché et de contrôle de la concession confiée à la STIB est donc neutre financièrement pour celle-ci.

Open Tours est le concessionnaire des circuits touristiques "Hop On-Hop Off". À ce titre, la société s'est vue confier, en son nom et pour son compte, l'exploitation des circuits touristiques convenus ensemble avec la STIB et Visitbrussels. Elle assure elle-même son financement et a consenti les investissements nécessaires, notamment en ce qui concerne le matériel roulant.

Open Tours dispose du personnel nécessaire pour assurer cette concession. Elle a engagé des chauffeurs dans ce but. Il s'agit d'une entreprise qui a de l'expérience dans ce secteur dans d'autres villes. Je ne peux cependant pas vous dire si elle a engagé du nouveau personnel.

Comme le prévoit l'ordonnance, la redevance a été établie de manière à couvrir les coûts supportés par la STIB tant pour l'organisation du marché proprement dite, que pour assurer le suivi et le contrôle quotidien de la concession ainsi que

De voorzitter.- Ze merken dat nu pas, omdat het mooi weer is.

De heer Philippe Close (in het Frans).- Inderdaad. *Vorig weekend was het mooi weer en beseften de bewoners dat de toeristen in hun tuin konden kijken. Misschien moeten we de halte naar de andere kant van de laan verplaatsen.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- In de ordonnantie van 8 maart 2008 over de toeristenbussen staat expliciet dat er geen financiële verplichtingen mogen worden opgelegd aan de uitbater, behalve om de kosten van de MIVB te dekken. De organisatie en de controle worden aan de MIVB toevertrouwd, maar kosten de maatschappij niets.

Open Tours baat de toeristenbussen uit, in overleg met de MIVB en Visitbrussels. Het bedrijf moet zichzelf bedruipen en financiert zijn eigen investeringen, onder meer in voertuigen.

Open Tours beschikt over voldoende personeel om zijn opdracht uit te voeren. Het bedrijf heeft buschauffeurs aangeworven en heeft ervaring met toeristenbussen in andere steden. Ik weet echter niet of er nog andere personeelsleden in dienst werden genomen.

De vergoeding die Open Tours moet betalen, dient om de kosten van de MIVB te dekken. De MIVB is niet bereid om informatie te geven over het juiste bedrag, want dat werd vastgelegd in het contract met Open Tours.

Drie bedrijven toonden belangstelling. Ze ontvingen allemaal het bestek. Enkel Open Tours diende een offerte in. Aangezien die aan alle criteria van het bestek beantwoordde, besliste de

l'installation et l'entretien des arrêts qui jalonnent les circuits.

La STIB n'estime pas opportun de révéler le montant de la redevance, celle-ci faisant partie de la relation contractuelle avec Open Tours.

À la suite de l'avis de marché, trois entreprises ont fait acte de candidature et se sont vues adresser le cahier spécial des charges. Seule Open Tours a remis une offre. Cette offre étant de qualité et répondant à tous les critères du cahier des charges, la STIB a décidé de poursuivre la procédure et d'engager les négociations avec cet opérateur.

Les critères d'attribution de la concession étaient les suivants :

- la qualité touristique et commerciale (y compris les itinéraires, lieux desservis, commentaires, horaires, qualité des autobus, etc.) ;
- la qualité organisationnelle (y compris le niveau de formation des chauffeurs et les moyens mis en œuvre pour assurer la continuité du service) ;
- la qualité de l'offre sur le plan du développement durable.

La concession repose sur un cahier des charges établi par la STIB avec le concours de Visitbrussels. Outre des exigences en ce qui concerne les lieux desservis, la qualité des commentaires, les fréquences de passage et la qualité des autobus, ce cahier des charges mettait l'accent sur les mesures de contrôle mises en œuvre par la STIB afin d'encadrer le concessionnaire et d'éviter que se reproduisent les comportements préjudiciables à l'image de Bruxelles que nous avons constatés dans le passé.

Dans ce but, le concessionnaire se trouve désormais dans l'obligation de communiquer chaque jour à la STIB la liste des autobus qu'il utilisera et la liste des chauffeurs en service. De même, il est tenu de fournir chaque jour un rapport d'exploitation dans lequel toutes les anomalies rencontrées doivent être consignées.

La STIB contrôle la conformité de ces informations avec la situation de terrain, vérifie la régularité des départs et la bonne exploitation des circuits par le concessionnaire. Des sanctions sont prévues en cas

MIVB om de procedure voort te zetten en onderhandelingen met het bedrijf aan te knopen.

Voor de toekenning van de concessie werden kwaliteitscriteria opgelegd inzake de toeristische en commerciële dienstverlening, de organisatie van de dienst en duurzame ontwikkeling.

De concessie is gebaseerd op het bestek van de MIVB, dat met de hulp van Visitbrussels werd opgesteld. Naast vereisten in verband met de haltes en toeristische informatie op de bus, wordt in het bestek ook verwezen naar controle door de MIVB om te vermijden dat het imago van Brussel zou worden besmeurd.

De concessiehouder is verplicht om de MIVB elke dag mee te delen welke bussen gebruikt worden en welke chauffeurs aan het werk zijn. Bovendien moet er een dagelijks rapport worden opgesteld waarin problemen worden gesignaleerd.

De MIVB controleert of de informatie overeenstemt met de werkelijke situatie, gaat na of de toeristenbussen regelmatig uitrijden en of ze het parcours volgen. Als het contract niet wordt nageleefd, volgen er sancties.

Open Tours heeft inderdaad commerciële overeenkomsten gesloten met toeristische bedrijven in Brussel. Voor zover de uitbating van de toeristenbussen daardoor niet in het gedrang komt, is Open Tours vrij om zulke afspraken te maken. Overigens leidt de nauwe samenwerking met Visitbrussels ertoe dat Open Tours met nog meer kwaliteitsvolle partners in zee zal gaan.

Mijnheer Close, het vertrekpunt van de toeristenbussen bevindt zich inderdaad tegenover de hoofdingang van het Centraal Station, op een plek waar oorspronkelijk taxistandplaatsen waren gepland. In overleg met Brussel-Stad en de politie hebben we beslist om daarvoor de helft van de twintig geplande standplaatsen op te offeren.

De taxidiensten uitten al zeer snel hun ongenoegen. Ook de bewoners van het plein verzetten zich nu tegen de halte voor toeristenbussen.

Mijn kabinet heeft contact gelegd met vertegenwoordigers van de taxisector en Brussel-Stad om in het centrum een andere terminus te zoeken waarvoor geen taxistandplaatsen moeten worden

de manquement.

Le concessionnaire Open Tours a effectivement des accords commerciaux avec certains acteurs du tourisme bruxellois. Pour autant qu'ils ne dénaturent pas la concession des circuits touristiques, ces accords sont établis à la seule initiative du concessionnaire. La collaboration étroite établie dans le cadre de la concession entre le concessionnaire et Visitbrussels est par ailleurs de nature à favoriser des partenariats de qualité.

Pour répondre à la remarque de M. Close, nous avons en effet prévu le point de départ de ces bus "Hop On-Hop Off" en face de la grande sortie de la gare Centrale à un emplacement initialement prévu pour les taxis. Nous avons proposé de rayer dix emplacements de taxis, cela signifiait qu'il en restait encore dix devant la gare, et ce après consultation de la commune de Bruxelles-Ville et de la police.

Les taxis ont très vite manifesté leur mécontentement de se voir retirer des emplacements, bien que ceux-ci soient souvent libres. Aujourd'hui, ce sont les riverains de cette place qui s'opposent à ce projet.

Mon cabinet a dès lors pris contact avec les représentants du secteur des taxis et avec Bruxelles-Ville afin de trouver un nouvel emplacement qui resterait central, mais qui n'empiéterait pas sur l'espace des taxis et ne gênerait pas les riverains. Le but est de satisfaire toutes les parties prenantes de ce dossier.

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

M. Joël Riguelle.- Merci pour votre réponse, et surtout pour l'attention portée aux riverains qui subissent les regards indiscrets des touristes dans leur jardin.

Un autre détail qui irrite profondément les riverains réside dans les moteurs diesel que l'on laisse tourner toute la journée, causant des vibrations insupportables. Soyons attentifs à ce problème également.

- *L'incident est clos.*

opgeofferd en waar geen hinder voor buurtbewoners ontstaat.

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Het is goed dat u rekening wilt houden met de verzuchtingen van de buurtbewoners. Ze vinden het ook storend dat de buschauffeurs hun dieselmotor de hele dag laten draaien.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME SOPHIE BROUHON

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

**concernant "le stationnement illicite dans le
goulet Louise".**

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

Mme Sophie Brouhon.- Ces vingt dernières années, le goulet Louise a subi de nombreuses modifications. Le dernier grand chantier s'y est terminé en 2010. Entre mars 2010 et la fin de cette même année, nous avons fait face dans cette zone à de grands problèmes de stationnement irrégulier, puisque les voitures persistaient à se parquer sur les trottoirs nouvellement refaits.

Nous avons alors entrepris une étude pour trouver une solution rapide à ce problème. Vous deviez à la fois régler la question des livraisons aux magasins et celle des moyens à fournir à la police pour lui permettre de mettre en œuvre une organisation correcte du goulet Louise.

À l'automne 2010, après concertation avec les différents acteurs - magasins, piétons, organisations - et avec les trois communes, les deux zones de police et les commerçants, vous avez réussi à mettre en place un cadre réglementaire, avec des panneaux légaux, qui permettait à la fois de prévoir des zones de déchargement et de garantir que la police intervienne pour mettre fin au parking sauvage.

En juin 2011, j'ai eu l'occasion de vous interpeller sur le fait que, malgré toutes ces mesures, la question du parking sauvage n'était toujours pas résolue dans le goulet Louise, puisque la plupart des stationnements irréguliers n'étaient même pas pénalisés. Vous m'avez répondu que tout un plan de signalisation avait été développé avec les zones de police pour mettre en œuvre les sanctions nécessaires à l'égard du parking sauvage, et que vous entrepreniez une étude préalable afin de développer des propositions concrètes pour le

INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

**betreffende "het foutparkeren in de
flessenhals op de Louizalaan".**

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- De laatste twintig jaar onderging de flessenhals op de Louizalaan veel wijzigingen. Vanaf maart 2010 tot eind 2010 waren er veel problemen door het foutparkeren. Er werd een studie gestart om een oplossing te vinden die rekening zou houden met de laad- en loszone voor de winkels en die de politie de mogelijkheid gaf om het verkeer in de flessenhals correct te laten verlopen.

In de herfst van 2010 hebt u een wettelijk kader gecreëerd en verkeersborden geplaatst, die laad- en loszones aanduiden en die interventies van de politie mogelijk maken bij foutparkeren.

In juni 2011 interpelleerde ik u over het feit dat het probleem nog steeds niet was opgelost en dat foutgeparkeerde auto's nagenoeg nooit beboet werden. Toen liet u mij weten dat er in overleg met de politiezones een signalisatieplan in de maak was om sancties te kunnen treffen.

Ondertussen is er bijna een jaar verstreken en is de situatie nog steeds niet veranderd. De foutgeparkeerde wagens beperken de doorgang voor de winkels en brengen de zwakke weggebruiker in gevaar. Nog steeds is er geen sprake van een algemene en radicale oplossing.

Wat is er het afgelopen jaar gebeurd? Welke oplossingen mogen we verwachten?

(verder in het Nederlands)

Wanneer hebt u voor de laatste keer overleg gepleegd met de drie gemeenten, de twee politiezones en de winkeliers over foutparkeren?

goulet Louise.

Nous sommes bientôt en juin 2012, et force est de constater que la situation n'a pas évolué. Les voitures continuent à se garer sur les trottoirs, ce qui a pour effet, non seulement de couper les magasins de leur clientèle, mais aussi de mettre en danger les usagers les plus faibles.

Visiblement, la police ne semble pas encore disposée à appliquer ce qui est pourtant très clair à la lecture des panneaux de signalisation. Il n'est toujours pas question d'une solution globale, fondamentale et radicale.

Que s'est-il passé durant cette dernière année ? Et quelle solution pouvons-nous espérer dans ce dossier ?

(poursuivant en néerlandais)

Quand avez-vous organisé pour la dernière fois une concertation avec les trois communes, les deux zones de police et les commerçants à propos du stationnement sauvage ? Quels en furent les résultats ? La police fait-elle respecter l'interdiction de stationner ? Depuis juin 2011, quelles mesures avez-vous prises à l'encontre du stationnement sauvage ? Quelles directives avez-vous données aux communes ? Combien d'amendes ont-elles été infligées en 2011 ?

Le projet de lutte contre le stationnement sauvage que vous avez annoncé en juin 2011 a-t-il été mis en oeuvre ? Selon quel calendrier ?

Qui est responsable de la restauration des trottoirs endommagés par les automobilistes en infraction ?

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- L'interpellation précédente évoquait l'image de Bruxelles. Le groupe Ecolo est las d'interpeller le gouvernement depuis 2006 sur ce petit tronçon d'une artère bruxelloise où les piétons n'ont pas la place qu'ils méritent, alors qu'ils en sont de loin les principaux usagers.

Nous constatons que la nouvelle signalétique n'a

Welke resultaten leverde het overleg op? Steunt de politie het parkeerverbod, dat normaal gezien duidelijk zou moeten zijn dankzij het signalisatieplan? Welke maatregelen hebt u sinds juni 2011 genomen tegen foutparkeren? Welke richtlijnen hebt u sinds juni 2011 aan de gemeenten gegeven om het probleem aan te pakken? Hebt u bij de bevoegde politiezone informatie ingewonnen over de naleving van het parkeerverbod? Hoeveel boetes werden er in 2011 opgelegd?

In juni 2011 kondigde u een project met concrete maatregelen aan om foutparkeren tegen te gaan. Hebt u dat project al gerealiseerd? Kunt u het toelichten? Wat is de planning? Zijn de maatregelen al ingevoerd?

Wie is bevoegd voor de schade aan voetpaden die door foutparkeerders wordt veroorzaakt? De voetpaden worden sneller door auto's beschadigd dan in het plan was voorspeld. Wordt de schade verhaald op de foutparkeerders of op de politie die niet ingrijpt?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Ecolo is het beu om de regering sinds 2006 steeds maar opnieuw te moeten interpellieren over dit kleine stukje Brussel waar de voetgangers niet de plaats krijgen waarop ze recht hebben.*

De nieuwe verkeersborden lossen niets op. Niemand begrijpt er een snars van, ook politie-

pas résolu le problème, notamment parce qu'elle est incompréhensible, en français comme en néerlandais. Elle laisse même perplexes des policiers avec qui j'en ai discuté.

Il m'a été dit que ladite signalétique résultait d'un compromis entre les trois communes, la Région et les deux zones de police. J'aimerais vous entendre sur la démarche suivie pour sa conception. En outre, elle se répète à chaque extrémité, elle est surdimensionnée et elle restreint encore l'espace réservé aux piétons.

Je serai moins catégorique que ma collègue, car j'ai observé des policiers dresser des procès-verbaux. Toutefois, cette mesure n'est pas systématique et, en tout cas, elle n'est pas efficace. Les voitures stationnées sur cette artère sont haut de gamme et ce n'est pas un simple procès-verbal qui a l'air de nature à décourager leurs conducteurs.

Les commerçants sont convaincus de la nécessité d'interdire le stationnement sur les trottoirs. Quant aux piétons, ils sont dérangés par la présence des voitures sur les trottoirs. Il est vrai que la configuration actuelle, réalisée à l'aide de pierres différenciées par le ministre de la législature précédente, prête à confusion. Les seules personnes qui ont intérêt à ce que cette situation perdure sont les quelques dizaines de propriétaires de voitures haut de gamme stationnées dans la zone.

Force est de constater que nous ne parvenons pas à gérer de manière optimale ce petit morceau de Région, qui s'étend sur le territoire de trois communes et de deux zones de police. Il s'agit pourtant d'un centre d'attraction important - si pas le plus important - de la Région.

Votre collègue, M. Bruno De Lille, travaille actuellement à la rédaction d'un Plan piétons, qui sera publié dans les prochaines semaines. Ce point devrait, en toute cohérence, y être abordé.

Par ailleurs, les communes qui sont concernées par le goulet Louise ne partagent pas la même vision de l'aménagement de l'espace public. Bruxelles-Ville est favorable à la création d'une zone piétonne. Saint-Gilles s'y oppose et Ixelles émet des réticences sur la mobilité aux alentours du goulet. Quelle est la position du gouvernement régional sur ce dossier ?

mensen niet.

Mij is verteld dat die verkeersborden het resultaat zijn van een compromis tussen drie gemeenten, het gewest en twee politiezones. Hoe is de regeling tot stand gekomen? De signalisatie is niet alleen veel te groot, ze beperkt bovendien de ruimte van de voetgangers.

In tegenstelling tot mijn collega heb ik politieagenten wel al pv's zien opstellen, maar niet systematisch. Een pv heeft hier trouwens weinig zin, als je de prijs van de geparkeerde auto's ziet: een eenvoudig pv brengt de bestuurders duidelijk niet van de wijs.

De handelaars willen geen auto's op de stoep en voetgangers worden erdoor gehinderd. Het gebruik van verschillende soorten plaveistenen moet de parkeerruimte afbakenen, maar dat zorgt voor verwarring. De enigen die belang hebben bij de huidige toestand zijn de paar tientallen auto-eigenaars die er hun dure wagens kwijt kunnen. We slagen er blijkbaar niet in dit zo belangrijke stukje Brussel optimaal te beheren.

De heer De Lille werkt aan een voetgangersplan dat binnenkort wordt bekend gemaakt. Dit probleem zal er zeker aan bod komen.

De betrokken gemeenten houden er geenszins dezelfde visie op na. De stad Brussel is voorstander van een voetgangerszone, Sint-Gillis helemaal niet en Elsene tekent bezwaar aan omwille van de repercussies op het naburige verkeer. Wat is het standpunt van de regering?

De stoepen zijn niet voorzien om het gewicht van de geparkeerde auto's te dragen en verkommeren zienderogen. Voetgangers hebben niet enkel weinig plaats door de wirwar van verkeerspalen, ze struikelen ook over losse stenen en gaten in de wegbedekking. Heel wat typisch Brusselse problemen komen hier samen.

Comme souligné lors des nombreuses interpellations consacrées à ce sujet, les fondations des trottoirs ne sont pas prévues pour supporter le poids de ces véhicules, ce qui explique leur mauvais état actuel. Les piétons sont confrontés, non seulement à l'étroitesse du passage, mais également à des situations dangereuses : pavés descellés, trous, réduction de l'espace d'évolution suite à la multiplication des poteaux de signalétique...

En conclusion, quantité de problèmes spécifiques à la Région bruxelloise semblent se concentrer dans cette zone.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Tant les habitants que les commerçants sont effectivement demandeurs du respect de l'interdiction de stationnement.*

La Région bruxelloise n'a pas de compétences policières en ce qui concerne le respect de la réglementation en matière de stationnement. Ce sont les services de police qui doivent constater les infractions de stationnement pénales. Les infractions dépenalisées en matière de stationnement - en zones bleues et en zones de stationnement payant - relèvent de l'autorité des communes. L'administration n'a plus organisé de réunion avec ces parties prenantes depuis juin 2011.

La signalisation en place actuellement a été présentée par le service Signalisation du Centre de recherches routières (CRR) et installée par mon administration avec l'accord de la police de la zone de police Bruxelles-Capitale/Ixelles ainsi que du Parquet de Bruxelles.

Le stationnement sauvage à cet endroit pourrait effectivement être plus énergiquement réprimé.

J'ai demandé avec insistance à mon administration de vérifier avec les trois communes concernées et les deux zones de police si les zones existantes de chargement/déchargement peuvent être remplacées par des 'zones de chargement/déchargement dépenalisées'.

L'avantage d'un tel système est que la signalisation

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De heer Albishari heeft gelijk. Ik bevestig dat zowel bewoners als winkeliers vragende partij zijn om op te treden tegen foutparkeren op de voetpaden. De mentaliteit evolueert zeker en vast. Ook de winkeliers eisen dat er wordt ingegrepen. Ik wil dat er een oplossing voor het probleem komt en vind het erg vervelend dat er nog steeds interpellaties over de kwestie worden gesteld.

Het Brussels Gewest heeft geen politiebevoegdheden om een parkeerreglement af te dwingen. De politiediensten moeten de strafrechtelijke parkeerovertredingen vaststellen. De gemeenten zijn bevoegd voor de gedepenaliseerde parkeerovertredingen, namelijk in blauwe zones en zones met parkeerautomaten. Ze dragen daarin een grote verantwoordelijkheid. Sinds juni 2011 zijn er geen vergaderingen meer georganiseerd met de betrokken instanties. Daar komt binnenkort wellicht verandering in.

De huidige ingewikkelde signalisatie werd voorgesteld door de dienst Signalisatie van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw. Ze werd door mijn diensten geplaatst in samenspraak met de verkeersdienst van de politiezone Brussel Hoofdstad-Elsene en van het Brusselse parket.

Het Brussels Gewest is niet bevoegd om op te treden tegen parkeerovertredingen of voor de handhaving van het parkeerbeleid. Af en toe stelt een politieagent wel een proces-verbaal op, maar ik heb zelf ook al politiewagens gewoon zien voorbijrijden terwijl er overal foutgeparkeerde

est beaucoup plus simple et facile à comprendre pour le citoyen moyen.

Un autre avantage réside dans le fait que ce n'est plus la police qui doit exercer le contrôle, mais bien les agents de la commune chargés de contrôler le stationnement.

Un troisième avantage est qu'il sera clair que le chargement et le déchargement pourront se faire en journée, et qu'en dehors de ce laps de temps le stationnement y sera interdit. Comme il s'agit ici de trois communes différentes et deux zones de police et que la Région est le gestionnaire de voirie, des concertations préalables à ce sujet sont nécessaires. J'insisterai pour que celles-ci aient lieu le plus rapidement possible.

Ce thème est également inscrit à l'ordre du jour de la concertation trimestrielle de la Région bruxelloise avec les communes. En attendant, la police reste responsable du contrôle.

Enfin, le gestionnaire de voirie, en l'occurrence la Région de Bruxelles-Capitale, est chargé de constater et de faire réparer les dégâts causés au trottoir. Une procédure existe pour récupérer les frais auprès du contrevenant si ce dernier est connu.

(poursuivant en français)

Quelle est la position de la Région par rapport au goulet Louise ? Nous allons déposer des projets sur la table des ministres dans les mois qui viennent. Ces projets ont trait à la Petite ceinture, au goulet et au tunnel en-dessous. Selon moi, à plus long terme, nous devons nous diriger vers une zone piétonnière, surtout quand nous pourrions présenter une bonne solution concernant le trafic automobile de l'avenue Louise. Un tel projet présentera de nombreux autres avantages, mais il nécessitera l'adaptation du tunnel et la résolution de certains aspects techniques y afférents.

Je crois aussi que de plus en plus de commerçants sont convaincus que ce serait la meilleure solution. Dans la phase actuelle, il est donc précoce de s'exprimer sur la position du gouvernement.

auto's stonden. Er wordt dus zeker niet voldoende ingegrepen.

Ik heb mijn diensten met grote aandrang gevraagd om nieuw overleg aan te knopen met de drie betrokken gemeenten (Brussel-Stad, Elsene en Sint-Gillis) en de twee politiezones (Brussel Hoofdstad-Elsene en de zone Zuid) om na te gaan of de huidige laad- en loszones kunnen worden vervangen door zogenaamde 'gedepenaliseerde' laad- en loszones. Dat systeem bestaat al in andere gemeenten, zoals Etterbeek, Schaarbeek, Molenbeek, Koekelberg of Evere.

Het voordeel van zo'n systeem bestaat erin dat de signalisatie veel eenvoudiger is. Er is weliswaar geen juridisch probleem met de huidige signalisatie, maar voor modale burgers is ze verre van duidelijk. Op de borden staat dat je overdag mag laden en lossen op de trottoirs, 's avonds en 's nachts mag stilstaan, en dat parkeren op de trottoirs verboden is, maar ook dat auto's er nooit mogen parkeren. Dat is moeilijk te begrijpen.

Een ander voordeel van gedepenaliseerde signalisatie is dat de controle niet langer wordt uitgevoerd door de politie, maar door gemeentelijke parkeerwachters. Dat zal vlotter gaan.

Een derde voordeel is dat er meer duidelijkheid komt: laden en lossen kan enkel overdag. Buiten een bepaalde tijdsspanne, waarover met de betrokken gemeenten en politiediensten overlegd moet worden, is parkeren er verboden. Omdat drie verschillende gemeenten en twee politiezones bij de zaak betrokken zijn en het Brussels Gewest bovendien optreedt als wegbeheerder, moet er eerst overleg worden gepleegd. Ik zal erop aandringen dat dat zo snel mogelijk gebeurt.

Dit thema wordt ook op de agenda geplaatst van het driemaandelijks overleg van het Brussels Gewest met de gemeenten. In afwachting van het overleg is het probleem nog niet opgelost en is de politie nog steeds bevoegd voor de controle.

Tot slot is het de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om de schade die aan het voetpad wordt aangebracht vast te stellen en te laten herstellen. Er bestaat een procedure om de kosten terug te vorderen bij de overtreder, als die tenminste bekend is. Indien de politie processen-verbaal opstelt en

ons op de hoogte houdt, kan de schade dus worden verhaald.

(verder in het Frans)

In de eerstkomende maanden zullen we voorstellen op tafel leggen met betrekking tot de Kleine Ring, de Louizaflessenhals en de tunnel eronder. Op lange termijn is een voetgangerszone wenselijk, zeker als we tegelijkertijd ook met een degelijk verkeersplan voor de Louizalaan kunnen uitpakken. De tunnel moet dan wel aangepast worden. Meer en meer handelaars raken van dat idee overtuigd.

Het is echter voorbarig om vandaag het standpunt van de regering bekend te maken.

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

Mme Sophie Brouhon *(en néerlandais).*- *Quand la zone dépenalisée de chargement/déchargement sera-t-elle instaurée ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *L'objectif est d'éclaircir la situation en simplifiant la signalétique. Le contrôle pourra être exercé non seulement par les agents de police, mais aussi par les agents communaux en charge du stationnement, ce qui devrait considérablement simplifier la situation.*

Mme Sophie Brouhon *(en néerlandais).*- *La Région n'a effectivement pas de compétences policières en la matière. La signalisation actuelle a été agréée par l'ensemble des instances concernées, mais elle est effectivement incompréhensible, ce qui invalide tout le système.*

En juin 2011, vous faisiez part de votre intention de mener une série d'études préalables et de discuter d'un projet concret avec différents acteurs, mais il semble que rien de tout cela n'ait abouti. En résolvant ce problème emblématique des difficultés internes du système public bruxellois, vous démontreriez que la Région bruxelloise peut véritablement jouer un rôle coordinateur sur le plan de la mobilité.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- U verwijst naar een oplossing die niet werkt en vervangen zal moeten worden door een andere maatregel. Bedoelt u de gedepenaliseerde los- en laadzone? Wat is de huidige stand van zaken?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De bedoeling is om naar een nieuwe situatie te streven met duidelijkere en minder talrijke borden. Niet alleen politieagenten, maar ook parkeerwachters zullen zich met de controle kunnen bezighouden. Dat zal de situatie hopelijk aanzienlijk vereenvoudigen.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Het gewest heeft inderdaad geen politiebevoegdheden voor deze kwestie. De signalisatie werd door alle verkeersdiensten en betrokken instanties aanvaard en erkend, maar ze is inderdaad onbegrijpelijk, waardoor het systeem helemaal niet werkt.

Een jaar geleden, in juni 2011, kondigde u aan dat u een aantal voorafgaande onderzoeken zou uitvoeren en een project met concrete ideeën zou bespreken met alle betrokken instanties. Het voorbije jaar zou u echter geen contact hebben gelegd en evenmin maatregelen hebben genomen. Ik verzoek u dan ook om een actiever rol te spelen, de zaken te coördineren en uw bevoegdheid te gebruiken om samen met alle betrokken instanties naar een oplossing te zoeken. Dat is in het belang van iedereen en noodzakelijk voor de geloofwaardigheid van het Brussels Gewest. Dit

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les déclarations du directeur général f.f. de la STIB à propos des besoins budgétaires de la société de transports publics et sa considération pour les clients de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. DIDIER GOSUIN,

concernant "la procédure de recrutement du directeur général de la STIB et le financement des objectifs fixés par le gouvernement pour le développement des transports en commun".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "les déclarations du directeur général ad interim de la STIB, le 20 avril 2012 dans 'De Morgen'".

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

kleine stukje weg staat immers symbool voor de interne moeilijkheden van het Brusselse overheidsbestel. Als u dit probleem kunt oplossen, zou u kunnen bewijzen dat het Brussels Gewest werkelijk een coördinerende rol kan spelen op het gebied van mobiliteit.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de verklaring van de waarnemend directeur-generaal van de MIVB over de budgettaire behoeften van de maatschappij voor openbaar vervoer en zijn achting voor de MIVB-reizigers".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN,

betreffende "de procedure voor de rekrutering van de directeur-generaal van de MIVB en de financiering van de door de regering vastgelegde doelstellingen voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de uitspraken van de directeur-generaal ad interim bij de MIVB, op 20 april 2012, in De Morgen".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Comme bon nombre d'entre nous, j'ai été pour le moins stupéfait de lire l'interview que le directeur faisant fonction de la STIB accordait au quotidien De Morgen le 20 avril dernier.

M. Lauwers profitait en effet de cet entretien avec un journaliste pour dresser les contours de sa vision du futur de la société de transports publics, ainsi que des défis budgétaires auxquels elle est confrontée.

Cette interview fut ensuite très largement reprise dans différents médias nationaux et ne manqua pas de susciter divers commentaires sur lesquels je reviendrai.

Ainsi donc, le candidat au poste suprême à la STIB plaide pour que l'on aille chercher davantage d'argent chez les voyageurs. Je le cite : "La dernière machine à sous, c'est naturellement le client. Nous devons sans aucun doute le traire. Nous devons tendre vers une situation où le transport public est payé à son prix réel".

M. Lauwers semble également douter de l'efficacité des abonnements. Je le cite à nouveau : "Avec ce système, on incite les gens à prendre le plus possible les transports en commun (...) Les gens peuvent marcher, faire du vélo et, en cas de besoin, prendre la voiture. Nous devons surtout veiller à ce que les gens se déplacent sainement et de manière confortable dans la ville. Si quelqu'un prend le bus pour deux arrêts, je trouve que nous avons échoué dans notre mission".

Je souhaite aujourd'hui entendre votre réaction - au nom du gouvernement, j'insiste - suite aux propos du directeur faisant fonction de la STIB.

Avant tout, cette position est-elle largement répandue au sein de la STIB ? Je sais déjà que le conseil d'administration s'est tout à fait désolidarisé des déclarations fracassantes de M. Lauwers puisque j'ai pu lire que son vice-président, M. Chahid, au nom du PS, demandait ni plus ni moins la démission de M. Lauwers.

J'ai également pris connaissance des réactions des ministres Huytebroeck et Cerexhe, qui condamnaient les propos de Kris Lauwers.

Vous avez, pour votre part, fait preuve d'une grande

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *In een interview met De Morgen op 20 april, dat meerdere media achteraf hebben overgenomen, gaf de heer Lauwers, waarnemend directeur-generaal van de MIVB, zijn visie op de toekomst van de openbaarvervoermaatschappij en de budgettaire uitdagingen waarmee die geconfronteerd wordt.*

De man die de hoogste functie binnen de MIVB ambieert, pleit ervoor meer geld te vragen aan de reiziger. Hij vindt dat die moet 'uitgemolken' worden en de reële kostprijs moet betalen.

De heer Lauwers lijkt ook zijn twijfels te hebben over het nut van abonnementen. Die zouden burgers ertoe aanzetten het openbaar vervoer zo veel mogelijk te gebruiken, in plaats van te voet te gaan of met de fiets of, indien nodig, met de auto. Als reizigers de bus nemen om twee haltes verderop alweer uit te stappen, dan heeft volgens hem het openbaar vervoer gefaald.

Wat is de houding van de regering tegenover de waarnemend directeur-generaal van de MIVB? Zijn anderen binnen de maatschappij het met hem eens? De raad van bestuur nam in elk geval al afstand van zijn opzienbarende verklaringen en de vicevoorzitter vroeg zelfs om zijn ontslag.

Ook ministers Huytebroeck en Cerexhe veroordeelden de uitspraken van de heer Lauwers. Zelf bleef u echter altijd zeer voorzichtig.

Vindt u net als de heer Lauwers dat de reiziger de reële kostprijs van zijn rit moet betalen en dat het gebruik ervan voor kleine verplaatsingen moet worden ontraden, terwijl iedereen vindt dat er dringend een oplossing moet komen voor de verkeersproblemen in Brussel?

Dreigen er hogere tarieven voor de reizigers? Wordt de idee van gratis openbaar vervoer definitief afgevoerd? Worden de abonnementen aangepakt in het kader van het begrotingstekort?

Hebt u weet van strategische plannen bij de MIVB om de reiziger "uit te melken", zoals de heer Lauwers het zo poëtisch heeft uitgedrukt? Behoudt u het vertrouwen in de heer Lauwers wat de uitvoering van het regeerakkoord betreft? Brengen zijn uitspraken zijn toekomst bij de MIVB in het gedrang? Volgens La Libre Belgique kan hij zijn

prudence. L'heure me semble largement venue de vous entendre sereinement sur ce sujet. Aussi, j'attends de vous des réponses claires aux questions suivantes concernant votre politique de mobilité et le respect de nos concitoyens.

M. Lauwers exprime-t-il votre position dans sa manière de considérer nos concitoyens, qui sont les clients de la STIB ?

À l'heure où tout le monde s'accorde autour de l'idée qu'il faut décongestionner notre Région, soutenez-vous qu'il conviendrait de faire payer au client le prix fort pour ses déplacements en transports en commun, voire de le dissuader d'utiliser le réseau lors de petits trajets ?

Dès lors, les voyageurs doivent-ils craindre une augmentation significative des prix ?

Le principe même de la gratuité des transports publics est-il définitivement abandonné ?

Avez-vous aussi comme projet de vous attaquer aux abonnements sous l'autel de ces déficits budgétaires ?

Avez-vous connaissance de plans stratégiques internes à la STIB qui viseraient à "traire les voyageurs", comme le disait si poétiquement M. Lauwers ?

Enfin, maintenez-vous, oui ou non, votre confiance en M. Lauwers pour mettre en œuvre les accords de gouvernement ?

Quelles conséquences ses déclarations pourraient-elles avoir pour son propre avenir au sein de la STIB ?

Pour ma part, je ferai mienne l'introduction d'un article que le quotidien La Libre Belgique consacrait à ces événements : "Kris Lauwers vient sans doute de griller, voire de carboniser sa candidature à la direction de la STIB".

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

M. Didier Gosuin.- Je ne reviendrai pas sur les éléments soulevés en questions d'actualité, ni sur ceux évoqués par M. Van Goidsenhoven. Mais je souhaiterais vous interroger sur ce qui m'apparaît

kandidatuur voor de functie van directeur-generaal van de MIVB nu wel vergeten.

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

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *De heer Kris Lauwers is een van de kandidaten voor de functie van directeur-generaal van de MIVB. Na zijn uitspraken heeft de minister-president, die*

comme un risque majeur dans la procédure lancée par la STIB pour le recrutement de son nouveau directeur général.

Plusieurs candidats se sont manifestés, dont M. Kris Lauwers. Or, pendant la procédure de recrutement, ce dernier a tenu les propos que nous connaissons. À la suite de cela, le ministre-président - son employeur, en quelque sorte - a déclaré que M. Kris Lauwers s'était disqualifié. En d'autres termes, quel que soit le résultat de la procédure de recrutement, il ne pourrait pas être nommé directeur général. Mais s'il l'est malgré tout, c'est le ministre-président qui sera disqualifié, car il aura tenu des propos dont il n'a pas été tenu compte et il aura été désavoué par le jury. Les candidats évincés pourront aisément introduire un recours.

Dans l'hypothèse inverse, où M. Lauwers ne serait pas nommé, ce dernier pourrait introduire un recours en prétextant que l'autorité a court-circuité toute la procédure de recrutement.

En effet, au cours de la procédure, l'autorité s'est prononcée en décrétant que M. Lauwers ne serait jamais directeur général. Nous nous sommes engagés dans une procédure grotesque au cours de laquelle il y aura nécessairement des recours, des procédures, en d'autres termes, la chienlit à la STIB.

Par conséquent, j'aimerais vous interroger sur votre lecture des événements et en savoir plus sur la manière dont la procédure de recrutement se déroule.

Bien entendu, les propos ont été rapportés et vous n'avez pas d'autre choix que de faire preuve d'une grande prudence. Quoi qu'il en soit, il m'apparaît que la procédure a été biaisée par les propos intempestifs de M. Lauwers, ainsi que par l'intervention du ministre-président.

Enfin, dans tous les cas de figure, elle sera biaisée par la décision qui sera prise : que M. Lauwers soit désigné directeur général ou qu'il ne soit pas nommé, il y aura évidemment possibilité de recours.

Dans la peau d'un candidat évincé, je ne pourrais pas comprendre ma mise au ban alors que l'autorité a estimé préalablement que le candidat nommé était disqualifié pour la fonction pour laquelle il a été

uiteindelijk zijn werkgever is, meegedeeld dat de heer Lauwers zichzelf had uitgeschakeld. Wat ook de uitslag van de selectie is, de heer Lauwers kan nooit benoemd worden tot directeur-generaal. Mocht dat alsnog het geval zijn, zou de minister-president moeten worden gediskwalificeerd, omdat hij door de jury gedesavoueed wordt. Als dat niet gebeurt, dan kunnen de andere kandidaten in beroep gaan.

Indien de heer Lauwers niet wordt benoemd, zou hij daartegen in beroep kunnen gaan omdat de regering zich met de lopende procedure heeft bemoeid door te stellen dat de heer Lauwers nooit zal benoemd worden.

We bevinden ons in een vervelende situatie die tot allerlei procedureslagen kan leiden. Daarom zou ik graag uw visie op de situatie kennen en willen weten hoe de rekruteringsprocedure verloopt.

Volgens mij werd de procedure vooral verstoord door de ongepaste uitspraken van de heer Lauwers en de reactie daarop van de minister-president. Wat moet een niet-weerhouden kandidaat ervan denken als hij als laureaat op voorhand door de overheid ongeschikt wordt verklaard voor de betrokken functie? Dat is natuurlijk een belachelijke situatie! Mevrouw de minister, het zijn de heer Lauwers en de minister-president die u in dit lastige parket hebben gebracht, omdat zij hun mond niet konden houden.

Bij de selectieprocedure moeten alle spelers algemene discretie in acht nemen. We kunnen toch niet ontkennen dat de minister-president over een bepaalde autoriteit beschikt bij de MIVB.

Ik heb het gevoel dat we nog op dit dossier zullen terugkomen.

nommé. La situation est risible, vous en conviendrez !

C'est en quelque sorte votre gouvernement et votre directeur général qui vous ont mis, vous et la STIB, dans cette situation. Lorsqu'on ne sait pas tenir sa langue, on encourt toujours le risque de marcher dessus !

J'ai le sentiment que nous n'avons pas fini de parler des déboires liés à ces déclarations et de la régularité de la procédure. Lorsqu'a lieu une procédure de recrutement, il est évidemment nécessaire que soit mise en place une forme de réserve générale aussi bien dans le chef des candidats, des examinateurs qui seront appelés à émettre un jugement, que de l'employeur. Or, on ne peut nier que le ministre-président a une certaine autorité sur la STIB, même si c'est la STIB qui est ici le seul employeur.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je ne tiens pas à revenir sur le débat d'actualité, mais bien sur la vision et le volet financier.*

Une augmentation du nombre d'utilisateurs des transports publics serait perçue partout ailleurs comme un signal positif. Le directeur général ad interim considère toutefois l'usager comme un fardeau et une source de revenus. Sa vision est diamétralement opposée à celle de Groen et, j'en suis convaincue, à celle du gouvernement et de la ministre.

Pour Groen, l'usager des transports publics occupe une place centrale. Les transports publics constituent un segment fondamental de la chaîne de la mobilité. La sécurité, le confort, la vitesse et un minimum de ruptures de charge doivent inciter autant que possible les Bruxellois, mais aussi les touristes et les navetteurs, à délaisser leur voiture et à effectuer leurs déplacements en ville à pied, à vélo ou en transports en commun.

Une augmentation linéaire du tarif au détriment des voyageurs n'est pas acceptable. Pour de nombreuses personnes, les transports en commun sont déjà onéreux. Les transports publics doivent rester démocratiques et accessibles à tous. Les tarifs peuvent néanmoins varier en fonction du

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

Mevrouw Annemie Maes.- Ik kom ook niet terug op het actualiteitsdebat, maar ik wil erop verdergaan. Het gaat over twee aspecten, enerzijds de visie en anderzijds het financiële luik.

Een stijging van de openbaarvervoergebruikers zou in elke andere stad of regio worden toegejuicht als een signaal dat men de goede richting uitgaat. De uitspraken waren op zijn zachtst gezegd zeer ongelukkig. Als dat de visie van de directeur-generaal ad interim is, staat die helemaal haaks op die van Groen. Dat men de reiziger ziet als een last en een bron van inkomsten, is onze visie niet. Ik ben ervan overtuigd dat het ook niet die van de regering of van de minister is.

Waar rook is, is er vuur. Het komt over alsof de directeur-generaal ad interim ofwel het openbaar vervoer niet elke dag gebruikt ofwel er niet in gelooft. Ik vind het problematisch dat men niet gelooft in het eigen product.

In onze visie over het openbaar vervoer blijft de gebruiker centraal staan. Het is uiteraard een economisch verhaal, maar zo zien we het openbaar vervoer niet. Openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitsketen. Daarbij staat de gebruiker centraal op allerlei vlakken. Veiligheid, comfort, snelheid en een minimum aan overstappen

groupe cible.

Plusieurs ministres ont heureusement contesté les déclarations du directeur intérimaire.

Concernant le financement, il ressort de la note d'orientation concernant le nouveau contrat de gestion qu'un montant de 1,2 à 1,8 milliards d'euros serait nécessaire pour assurer seulement le statu quo du service. Quelle sera la source de financement ? L'utilisateur devra-t-il payer effectivement une partie de ces frais supplémentaires et se voir soutirer un maximum d'argent ?

Concernant la procédure de recrutement du nouveau directeur général, ne pourrait-on exiger que celui-ci utilise les transports en commun pour ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail ? Ne peut-on lui demander d'assumer son rôle à la STIB comme le ferait un capitaine sur son navire ? En Belgique, et en Europe, on a tendance à proposer une voiture de société avec chauffeur en supplément du salaire, ce qui crée une distance entre le sommet de la STIB et le produit. Ne pourrait-on pas abandonner cette pratique en ce qui concerne le directeur général et l'inciter à prendre les transports en commun ?

moeten zoveel mogelijk Brusselaars, maar ook pendelaars, bezoekers en toeristen toelaten om zich zonder auto door de hoofdstad te verplaatsen. We moeten komen tot een mobiliteit waarbij de mensen in Brussel uit zichzelf een stukje te voet gaan, of de fiets of het openbaar vervoer nemen.

Een lineaire prijsstijging ten koste van de reizigers kunnen wij niet toestaan. Voor een heleboel mensen is het openbaar vervoer nu al vrij duur. Openbaar vervoer moet laagdrempelig, democratisch en toegankelijk zijn voor iedereen. Dat is niet hetzelfde als gratis. We kunnen ermee leven dat er variaties zijn naargelang de doelgroep.

Gelukkig heb ik onder meer in de media van meerdere ministers gehoord dat zij het niet eens zijn met de uitspraken van de directeur-generaal ad interim. Toch zou ik graag meer duidelijkheid krijgen over de financiering. Uiteindelijk heeft de man op een weliswaar lompe manier toch de vinger op de wonde gelegd. Om een kwaliteitsvol openbaar vervoer te behouden en zelfs verder te ontwikkelen, is er inderdaad veel geld nodig.

Uit de oriëntatienota voor de nieuwe beheers-overeenkomst, die wij niet zo lang geleden in deze commissie hebben besproken, blijkt dat alleen al om een status quo mogelijk te maken 1,2 tot 1,8 miljard euro nodig is. Daar zijn meerdere redenen voor. Ik verwijs niet enkel naar de bevolkingsgroei, maar ook naar het plan om het autoverkeer met 20% terug te dringen tegen 2018, het oude materiaal te vervangen, enzovoort. De vraag is natuurlijk waar het geld vandaan zal komen. Wat is de visie van de regering?

Zal de reiziger inderdaad voor een deel van die extra kosten moeten betalen en bijgevolg 'uitgemolken' worden? Ik hoop trouwens dat niemand bij de MIVB die woorden nog in de mond neemt, want 'uitmelken' heeft een negatieve betekenis en betekent werkelijk dat de klant zo veel mogelijk moet betalen.

Ik wil het ook hebben over de aanwervings-procedure van de nieuwe directeur-generaal. Is het mogelijk om te eisen dat de directeur-generaal dagelijks het openbaar vervoer gebruikt voor het woon-werkverkeer? Als een kapitein een boot moet besturen, dan bevindt hij zich immers ook op die boot. Kunnen we hetzelfde engagement vragen van de kapitein van de MIVB? Zo zal hij zelf ook

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Ces récentes déclarations éveillent une question fondamentale. Nous sommes confrontés à un discours qui s'apparente de plus en plus à un esprit d'entreprise un peu inquiétant, puisque nous assistons à une récurrence de la tête de la STIB qui fait montre d'arrogance, de non-respect et qui traite les voyageurs comme du bétail ou comme un élément tout à fait extérieur. Les directeurs et hauts dirigeants de la STIB n'utilisent pas les transports en commun, ce n'est pas de leur niveau : c'est un peu cela qui ressort de ces déclarations. Nous sommes vraiment face à un grave problème en termes d'esprit d'entreprise.

Cette tendance n'est pas nouvelle, songeons aux déclarations multiples du dernier directeur général en date sur le manque de performance des transports en commun. En gros, le transport en commun serait pour ceux qui n'ont vraiment pas le choix et qui habitent éventuellement les quartiers pauvres. Tout cela participe d'une même conception.

Il y a aussi cette note qui a fait parler d'elle et a suscité de l'émoi dans notre enceinte. Elle indiquait que, parmi les nombreux objectifs de la STIB, ne figurait pas celui de transporter un maximum de gens dans des conditions de confort acceptables et dans un esprit de service public. Manifestement, cela est tout à fait absent de l'esprit d'entreprise de

kunnen ondervinden wat nog beter kan. In België en de rest van Europa is er een trend om een bedrijfswagen met chauffeur toe te voegen aan het loonpakket, maar op die manier wordt er een afstand gecreëerd tussen de top van de MIVB en het product.

Kunt u ons zeggen in welke fase de aanwervingsprocedure zich bevindt? Hopelijk wordt aan alle kandidaten toch gevraagd om regelmatig het openbaar vervoer te gebruiken en wordt er zelfs overwogen om de directeur-generaal geen auto met chauffeur te geven, maar een andere verloning die hem kan motiveren.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De recente verklaringen van de heer Lauwers brengen een pijnlijk probleem aan het licht. Het discours van de MIVB-directie verontrust me. De directieleden zijn arrogant en hebben geen respect voor de klanten van de MIVB, die als vee worden behandeld. Zelf gebruiken ze nooit het openbaar vervoer, want dat is beneden hun waardigheid.*

Het probleem is niet nieuw. De vorige algemene directeur van de MIVB was ook niet verlegen om een choquerende uitspraak. Blijkbaar is openbaar vervoer bedoeld voor wie zich niet op een andere manier kan verplaatsen en in een arme wijk woont.

Ik verwijs ook naar de beruchte nota, die stof deed opwaaien in het Brussels parlement. Daarin stond dat het niet de bedoeling van de MIVB is om zoveel mogelijk reizigers comfortabel te vervoeren als een vorm van openbare dienstverlening. De MIVB lijkt personen veeleer te willen ontmoedigen om het openbaar vervoer te nemen.

Als het dan toch enkel de bedoeling is om evenwichtige rekeningen voor te leggen, kunnen we net zo goed domweg de MIVB afschaffen. Zonder openbare dienstverlening hoeft men immers geen geld uit te geven.

Volgens mij was de heer Lauwers erg zeker van zijn

la STIB, qui préfère montrer qu'elle va faire du chiffre tout en dissuadant les usagers de prendre les transports publics. Pour des raisons de coût, les gens n'ont qu'à marcher, rester chez eux ou prendre leur voiture.

Moi, j'ai une meilleure idée : pour avoir des comptes à l'équilibre, supprimons tout simplement la STIB. Il n'y aura plus de déficit. L'absence de service public ne coûte pas !

Les propos tenus dans la presse par M. Lauwers indiquent qu'il ne doute de rien. On ne s'adresse pas à la presse si l'on pense que le propos n'est pas acceptable ou autorisé, surtout en tant que candidat au poste de directeur général de l'entreprise qu'on évoque publiquement.

Je m'inquiète de ce qui se passe à l'intérieur de la STIB, d'une part parce que cela va à l'encontre des accords de gouvernement et des objectifs que la Région lui a fixés, d'autre part parce que cela témoigne d'un mépris inadmissible pour la majorité des Bruxellois qui font l'effort quotidien d'utiliser les transports publics. J'ai l'impression qu'on a davantage envie d'applaudir les gens qui prennent leur voiture seuls tous les matins que d'encourager les usagers des transports publics en travaillant à leur rendre un service plus performant. C'est inquiétant.

Les propos tenus par M. Lauwers sont graves, mais, manifestement, ils sont communs et banalisés dans le cadre de la STIB. Non seulement, il y a récidive, mais il ose en outre s'exprimer ainsi publiquement, dans un journal. Il a sûrement cru que cela allait avantager sa candidature. J'imagine qu'il n'est pas allé se saborder dans les médias.

Il y a là un véritable travail à faire pour l'avenir. Qui allons-nous désigner comme successeur de M. Flausch et sur la base de quels critères ?

Ce que nous voulons, c'est quelqu'un qui sait ce qu'est le transport public, qui sait ce qui est important pour les gens, qui sait comment on améliore le service ! Ce n'est pas quelqu'un qui participe de cet espèce de mépris des travailleurs et des usagers traités comme du bétail. Outre l'utilisation de l'expression de "traire les gens", le traitement quotidien des usagers me choque. Par exemple, actuellement, je peux vous assurer que lorsqu'un bus est dévié, aucune annonce n'est faite.

stuk toen hij de pers te woord stond. Hij zou dat interview niet hebben gegeven als hij er niet van overtuigd was dat zijn uitlatingen aanvaardbaar zijn. De man is immers kandidaat om directeur-generaal van de MIVB te worden.

Ik maak me zorgen over de interne keuken van de MIVB, want zulke verklaringen zijn strijdig met het regeerakkoord en de doelstellingen die het Brussels Gewest aan de MIVB heeft opgelegd. Ze getuigen van een onaanvaardbaar misprijzen voor de meerderheid van de Brusselaars, die elke dag het openbaar vervoer neemt. Ik heb de indruk dat men de mensen wil stimuleren om met de auto te gaan werken in plaats van het openbaar vervoer te nemen.

De uitlatingen van de heer Lauwers choqueren, maar zijn blijkbaar zeer normaal in de ogen van directieleden van de MIVB. De man deinst er zelfs niet voor terug om zijn visie toe te lichten in een krant. Hij dacht vast dat hij zo meer kans zou maken om directeur te worden.

Er is dus werk aan de winkel. Wie wordt de opvolger van de heer Flausch? Op grond van welke criteria?

De MIVB moet een directeur krijgen die weet wat openbaar vervoer is en begrijpt wat belangrijk is voor de gebruikers en hoe de dienstverlening beter kan. Het laatste wat we nodig hebben, is iemand die de klanten als vee behandelt. Ik ben niet alleen gechoqueerd door de uitspraken van de heer Lauwers, maar ook door de manier waarop de klanten dagelijks worden behandeld. Als er een bus wordt omgeleid, worden ze bijvoorbeeld helemaal niet ingelicht. Het gebrek aan respect van de directie voor de klanten heeft gevolgen voor het dagelijkse reilen en zeilen van de openbaarvervoermaatschappij.

Ik hoop dat de opvolger van de heer Flausch zelf het openbaar vervoer neemt en waardeert, en niet met de auto gaat werken, omdat hij naar eigen zeggen op tijd op zijn afspraken moet zijn. Alsof de klanten van de MIVB niet op tijd moeten komen!

De MIVB moet dringend weer op het rechte pad geraken. Laten we het interview met de heer Lauwers als een opportuniteit beschouwen om een directeur te benoemen, die werk wil maken van een volwaardige openbare dienstverlening. De nieuwe

Et les voyageurs, comme du bétail, sont pris en otage dans le bus jusqu'à ce que celui réintègre son circuit. Si les dirigeants de la STIB n'ont pas de considération pour les usagers, cela se ressent forcément dans les transports en commun, au quotidien.

J'espère que le successeur de M. Flausch - vous remarquerez que je n'ose même pas envisager que cela puisse être une femme - sera quelqu'un qui emprunte les transports publics, qui les aime, qui les comprend. Pas quelqu'un qui nous dit ne pas les prendre car il doit être à l'heure à ses réunions, comme si les usagers de la STIB, eux, ne devaient pas être à l'heure à leur travail, à leur rendez-vous ou à l'école !

J'insiste plus que jamais pour que la STIB reprenne le bon chemin. Voyons l'interview de M. Lauwers comme une opportunité. Il a lâché le morceau, et ce n'est pas le premier. Aujourd'hui, on ne plus plus appeler cela un incident, mais bien un esprit d'entreprise. Aujourd'hui, nous devons changer le capitaine de cette entreprise. Profitons-en pour choisir quelqu'un qui va remettre la STIB sur la bonne voie et qui aura une volonté réelle d'atteindre les objectifs de service public que la Région assigne à la STIB, des objectifs que nous sommes en droit d'attendre pour déployer les transports publics dans le respect du Plan Iris 2 afin que les Bruxellois aient enfin l'envie et les moyens de se déplacer autrement.

Il faut arrêter de dire aux gens qu'ils utilisent abusivement la STIB. Que croyez-vous ? Les personnes qui peuvent effectuer leur trajet à pied le font déjà. Personne ne décide de se serrer dans un tram bondé pour le plaisir. Il faut arrêter de croire que la première mesure est de sortir les gens des transports en commun ! La mission première de la STIB n'est pas d'équilibrer des comptes, mais d'assurer un service public, de transporter des personnes, d'assurer la mobilité et le bien-être collectif.

Nous devons nous servir de ce qui vient de se passer comme d'une leçon qui correspondra à une mission pour le (ou la) suivant(e). Cette mission est de dépouiller la STIB de son image actuelle, de changer la mentalité qui règne à la STIB.

Nous réclamons tous ici une amélioration collective de la ville et le collectif, cela passe par le transport

directeur moet de doelstellingen van het Iris 2-plan helpen realiseren, zodat Brusselaars gestimuleerd worden om het openbaar vervoer te nemen.

Het kan echt niet door de beugel dat reizigers worden ontmoedigd om het openbaar vervoer te nemen. Wie zich te voet kan verplaatsen, doet dat nu al. Niemand zit voor de lol in een overvolle tram. De belangrijkste opdracht van de MIVB is niet om evenwichtige rekeningen voor te leggen, maar om te zorgen voor goede openbare dienstverlening.

Laten we lessen trekken uit dit incident. Het imago van de MIVB moet verbeteren, de mentaliteit moet veranderen.

Meer levenskwaliteit in de stad betekent dat het openbaar vervoer erop vooruit moet gaan. Ik hoop dat we in hoorzittingen met de nieuwe directeur van gedachten kunnen wisselen over zijn visie op het openbaar vervoer en dat de directie zich niet langer arrogant opstelt.

en commun. J'espère que quand le (ou la) candidat(e) sera désigné(e), nous pourrons ici-même procéder à des auditions pour avoir un réel échange et faire passer notre vision du service public. J'espère surtout que l'ère de l'arrogance, à la STIB, est terminée.

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

Mme Françoise Schepmans.- Il y a quinze jours, je vous avais interrogée, Mme la ministre, sur le risque de conflit potentiel dans le cadre du recrutement du nouveau directeur général de la STIB. Plusieurs intervenants ont abordé cette question, notamment M. Gosuin, par un autre biais.

Je me demandais si la STIB pouvait toujours confier les fonctions de directeur général adjoint à M. Lauwers, dans la mesure où il avait un accès privilégié à certaines informations et pouvait directement intervenir, ce qui était peut-être de nature à fausser la procédure. Je vous avais aussi demandé si M. Lauwers était toujours candidat à la fonction de directeur général et vous m'aviez répondu qu'on ne pouvait ni confirmer ni démentir les propos qui l'indiquaient.

M. Lauwers est-il toujours candidat à cette fonction ? Votre réponse influencera certainement le contenu des interpellations qui ont eu lieu aujourd'hui, bien qu'au-delà des déclarations de l'intéressé entre aussi en jeu la question de la vision qu'on aura de la gestion future de la STIB. Vous aviez dit que seul le jury avait connaissance de la liste des candidatures, qu'il était déconseillé de se baser sur des informations provenant de tiers qui ne sont pas impliqués dans cette procédure de sélection, sur ce qu'on pouvait lire dans la presse et sur les déclarations du ministre-président. Je profite donc des interpellations de mes collègues pour vous demander où en est cette procédure de sélection. M. Lauwers est-il toujours candidat ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Récemment, durant la séance plénière du 27 avril 2012, j'ai déjà longuement répondu aux questions que vous me posez aujourd'hui en commission. J'avais alors commenté en détail les réactions suscitées par les

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw François Schepmans (in het Frans).- *Mevrouw de minister, twee weken geleden stelde ik u al een aantal vragen over een mogelijk conflict bij de rekrutering van een nieuwe directeur-generaal voor de MIVB. De heer Lauwers heeft als adjunct-directeur-generaal immers toegang tot bepaalde informatie, wat de selectieprocedure kan beïnvloeden.*

U antwoordde toen dat alleen de jury de kandidaten kent, dat het af te raden is zich te baseren op informatie van derden die met de selectieprocedure niets te maken hebben, op wat er in de pers verschijnt of op de verklaringen van de minister-president.

Los van de verklaringen van de heer Lauwers vernam ik graag of hij zich nog steeds kandidaat stelt. Hoe ver staat de selectieprocedure?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik ben al op de kwestie ingegaan tijdens de plenaire vergadering van 27 april jongstleden, maar ik zal mijn antwoord samengevat herhalen.*

propos de Kris Lauwers. Mais je vous répète volontiers les grandes lignes de ma réponse.

D'abord, je souligne une fois de plus que j'ai immédiatement et expressément pris mes distances avec les propos attribués à M. Lauwers par le journal De Morgen. Ils sont indignes du directeur d'une société de transports publics et démontrent un manque total de respect pour le client, pour le voyageur. Mais contrairement à d'autres, j'ai aussi tenté de jouer la balle et pas le joueur dans ce dossier, cela pour deux raisons.

La première est qu'il existe un droit de défense. Et dans sa défense, Kris Lauwers conteste avoir tenu certains propos qui lui ont été attribués par le journal en question. Le directeur de la STIB s'est-il mal exprimé ? Le journal a-t-il sorti certains mots ou phrases de leur contexte ? Je l'ignore.

Ce que je sais, c'est que le Kris Lauwers du journal n'est pas celui que j'ai appris à connaître en tant que ministre de tutelle. De Morgen brosse le portrait d'un homme alliant un discours radical à une attitude négative. Le Kris Lauwers que je connais associe une vision nuancée sur la mobilité et les transports publics à une approche neutre et constructive.

La deuxième raison pour laquelle j'ai pris mes distances avec les propos de Kris Lauwers tels qu'ils sont parus dans De Morgen, est que personne ne peut être jugé sur un seul fait. On ne peut pas avoir un jugement équilibré sur une personne en se basant sur une seule interview. Même en supposant que l'interview ait été restituée tout à fait correctement, l'image globale du fonctionnement de Kris Lauwers à la tête de la STIB ne peut être perdue de vue. Et cette image globale est indubitablement positive. Kris Lauwers a contribué en grande partie au succès de la STIB depuis 2005 en tant que directeur général adjoint, et depuis peu en tant que directeur général faisant fonction.

Cette société de transports en commun a évolué, passant d'une société qui offrait il y a une dizaine d'années la possibilité de se déplacer à des personnes qui ne disposaient pas d'autres moyens de déplacement à une société qui donne l'impression que se déplacer en transports en commun est un élément de la vie en ville, peu importe que l'on dispose ou non d'une voiture. L'utilisation du transport en commun est devenu un

Ik heb onmiddellijk en uitdrukkelijk afstand genomen van de respectloze uitspraken die de krant De Morgen aan de heer Lauwers toeschrijft en een topman van een openbaarvervoersmaatschappij onwaardig zijn.

Maar iedereen heeft het recht zich te verdedigen en Kris Lauwers ontkent bepaalde uitspraken. Ik weet niet of hij zich onduidelijk heeft uitgedrukt of de krant bepaalde uitspraken uit hun context heeft gehaald. Hoe dan ook, De Morgen schetst een beeld van een radicale man met een negatief discours, terwijl ik de heer Lauwers heb leren kennen als een man met een genuanceerde visie op mobiliteit en een objectieve en constructieve aanpak.

Ten tweede mag men niemand veroordelen op grond van een losstaand geval. Zelfs indien het interview volledig waarheidsgetrouw is, mag het positieve imago van Kris Lauwers als topman van de MIVB niet uit het oog verloren worden. De heer Lauwers heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het succes van de MIVB, en dat niet alleen sinds 2005 als adjunct-directeur-generaal maar ook recent als waarnemend directeur-generaal.

De maatschappij is er niet alleen in geslaagd om in tien jaar tijd personen die zich niet op een andere manier kunnen verplaatsen, vervoer aan te bieden, maar ook om het openbaar vervoer te maken tot een inherent en zelfs aangenaam onderdeel van het stadsleven. Ze dreigt zelfs het slachtoffer te worden van haar succes. Het stijgende marktaandeel en de groeiende bevolking zorgen voor capaciteitsproblemen. Gewestmiddelen alleen volstaan niet om die problemen op te lossen. Dat staat ook in de door de regering goedgekeurde oriëntatienota, die als basis dient voor de toekomstige beheerovereenkomst van de MIVB.

(verder in het Nederlands)

Ik hoop dat het nu duidelijk is: het is zeker niet de bedoeling om de klanten uit te melken. De tendens van de oriëntatienota voor het nieuwe beheerscontract is heel anders. Ik ben het er absoluut mee eens dat de gebruiker centraal moet staan. Het is ook de bedoeling om dat maximaal te realiseren met het beheerscontract. Er is een capaciteitsprobleem en we moeten ons afvragen hoe we de gebruikers zo goed mogelijk kunnen bedienen. De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt bepaald

mode de vie et une manière non désagréable de se déplacer.

Il ne faut pas oublier que la STIB a pris de l'envol et fortement changé, notamment sous l'influence de cette personne, qui aide à la diriger depuis des années. La STIB risque même d'être victime de son propre succès.

Sa part de marché croissante et l'accroissement considérable de la population la confrontent à des problèmes de capacité. Afin de lever ces difficultés, il convient de fournir un énorme effort d'investissement. Un effort qui ne peut être financé que par des moyens régionaux. C'est également la teneur de la note d'orientation, qui a été approuvée par le gouvernement bruxellois et qui constitue la base du futur contrat de gestion de la STIB, dont nous avons largement débattu dans cette commission. Dans la mesure où nous avons eu ces débats il y a peu, je ne souhaite pas entrer dans les détails à propos d'éventuelles sources de financement.

(poursuivant en néerlandais)

J'espère qu'il est maintenant clair pour tout le monde que le but n'est pas de traire les clients. La note d'orientation pour le nouveau contrat de gestion s'inscrit d'ailleurs dans une toute autre tendance, qui place l'utilisateur au centre. Face au problème de capacité, nous devons nous demander comment servir au mieux les usagers.

Je ne suis pas opposée à une tarification urbaine, mais si celle-ci se limite à notre Région, les désavantages socio-économiques seront plus nombreux que les avantages, avec un risque de délocalisation des entreprises. L'introduction plus générale d'une redevance kilométrique serait plus indiquée.

En ce moment, une introduction éventuelle ou l'utilisation d'une partie des recettes pour le financement des transports publics n'est cependant que purement hypothétique. Il n'existe pas d'accord entre les trois Régions.

Par conséquent, nous devons continuer à chercher le financement des développements nécessaires pour le transport public à Bruxelles dans d'autres directions.

door meerdere criteria.

Ik ben niet tegen een eventuele invoering van een stadstol, maar als die zich beperkt tot het Brussels Gewest zijn er meer sociaal-economische nadelen dan voordelen. Een mogelijk gevolg is dat bedrijven zullen verhuizen. Een meer algemene invoering van een kilometerheffing, zoals nu al door de drie gewesten wordt onderzocht voor grote vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, is wellicht beter geschikt voor auto's. Als het aan mij ligt, gebeurt dat het liefst zo snel mogelijk.

Op dit moment is de mogelijke invoering van een heffing of het gebruik van een deel van de opbrengsten voor de financiering van het openbaar vervoer jammer genoeg louter hypothetisch. Er is nog geen akkoord tussen de drie gewesten. Ik laat geen kans onbenut om het onderwerp ter sprake te brengen tijdens overleg over mobiliteit tussen de drie gewesten.

We zullen niet al te gauw op een dergelijke financieringsbron kunnen rekenen. Dat betekent dat we voor de financiering van de noodzakelijke ontwikkeling van het openbaar vervoer in Brussel voorlopig nog elders moeten gaan zoeken. In het nieuwe beheerscontract moeten we aangeven waar we het geld zullen gaan zoeken.

(verder in het Frans)

Wat betreft de selectieprocedure van de nieuwe directeur-generaal van de MIVB, verwijs ik naar mijn antwoord van 9 mei in deze commissie.

De selectieprocedure werd vastgelegd door de regering, die bevoegd is voor de benoeming en het ontslag van de directeur-generaal van de MIVB.

Een externe jury van experts maakt een eerste selectie van geschikte kandidaten op basis van criteria die op voorhand door de regering zijn vastgelegd.

De voorgaande directeur-generaal noch de adjunct-directeur-generaal mag of kan enige rol spelen bij de selectieprocedure.

De kandidaturen zijn vertrouwelijk en zijn momenteel enkel bekend bij de jury. Onrechtstreekse informatie hierover vanwege derden is onbetrouwbaar. De procedure gaat

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les questions relatives à la procédure de sélection d'un nouveau directeur général pour la STIB, je renvoie à ma réponse faite lors de la Commission de l'infrastructure du 9 mai dernier.

La procédure de sélection et les critères de recrutement d'un nouveau directeur général de la STIB ont été fixés par le gouvernement, qui est compétent pour la nomination et la démission du directeur-général de la STIB.

Un rôle important a ici été confié à un jury d'experts externes, qui sont chargés de la présélection des candidats jugés aptes sur la base de critères de sélection fixés également par le gouvernement. Tous les critères sont donc déjà fixés.

Ni le directeur général précédent, ni le directeur général adjoint de la STIB ne se sont vus confier un rôle dans le cadre de cette procédure de sélection. Ils n'ont pas pu et ne peuvent pas l'influencer.

La procédure de sélection prévoit un traitement confidentiel des candidatures. Aujourd'hui, seul le jury a connaissance de la liste des candidatures et le jury n'a, en toute logique, pas fait de communication à ce sujet. C'est pourquoi cette procédure de sélection se poursuit comme elle a été fixée. Il est par ailleurs déconseillé de se baser sur les informations de tiers, qui ne sont pas impliqués dans cette phase de la procédure.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- À entendre Mme Grouwels, on croirait qu'il n'y a aucun problème ! J'espère qu'une fois passées les questions d'actualité et l'émotion première, nous n'aurions plus affaire à de la langue de bois. Cet espoir risque vraisemblablement d'être déçu cet après-midi.

Derrière tout cela, je devine une grande hypocrisie et un double discours. J'ai l'impression que l'on ne se rend pas bien compte que la situation se dégrade en termes de confort dans les transports en commun, que les ruptures de charge sont toujours d'actualité. On connaît même des suppressions de ligne le week-end, là où les pouvoirs locaux

gewoon door zoals voorzien.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Als ik mevrouw Grouwels moet geloven, dan is er hoegenaamd geen probleem!*

Ik stel in dit dossier heel veel hypocrisie vast. Volgens mij beseffen we niet goed op welke manier de situatie uit de hand loopt bij de MIVB, onder meer op het vlak van reizigerscomfort en het schrappen van trajecten.

Ik denk dat de MIVB zich in een moeilijke periode bevindt. U zegt dat die uitspraken niet stroken met de persoonlijkheid van de heer Lauwers en dat hij het niet zo heeft bedoeld. Waarom dan dit interview

demandent à corps et à cris de les maintenir.

En définitive, je pense que la STIB vit des heures difficiles. Je ne puis vous dire ce que M. Lauwers a voulu faire. Vous dites que ses propos ne lui ressemblent pas, qu'il n'a pu dire que le contraire. Pourquoi alors avoir donné une interview au journal De Morgen ? Quel était le message qu'il voulait faire passer, si ce n'est celui qui a été colporté et qui a entraîné toute cette émotion ?

Si, en définitive, ces propos qui ont choqué bon nombre d'entre nous, revêtent bel et bien le sens que nous leur prêtons, que voulait dire M. Lauwers ? Voulait-il adresser un signal d'alarme, signifier que la STIB est aux abois ?

Nous ne pouvons clore le débat sans que se soient présentés un certain nombre de questionnements au préalable. Qu'est-ce qui se dit au sein de la STIB ? Y a-t-il une rupture de plus en plus profonde entre la vision des dirigeants de cette société et le discours officiel du gouvernement ?

Nous nous devons de voir les choses telles qu'elles sont et devons arrêter de nous barricader derrière cette forme d'aveuglement, de contestation. Il existe un réel malaise et nous devons l'appréhender !

Je ne cherche pas à avoir la tête de qui que ce soit, mais nous répondre que ces propos ne lui ressemblent pas, qu'ils vont à l'encontre de sa vision des choses ne fait que nous détourner des véritables questions : quelle est sa vision des choses ? Pourquoi avoir pris la parole ? Quel était le sens de cette interview ?

Une fois pour toutes, j'aimerais savoir s'il y a effectivement eu partage de vue entre le gouvernement et les personnes qui, quotidiennement, s'occupent de la gestion de la STIB.

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

M. Didier Gosuin.- Je constate des divergences grandissantes entre la société de transports en commun et le gouvernement, puisque celui-ci lui donne des objectifs sans y associer les moyens nécessaires. On demande à la STIB de faire des miracles avec des cacahuètes, et cela crée un malaise tangible.

in De Morgen? Welke boodschap heeft hij dan volgens u met dergelijke uitspraken willen meegeven?

Als de heer Lauwers zijn uitspraken wel degelijk bedoeld heeft zoals wij ze begrepen hebben, wat was dan zijn bedoeling? Wilde hij aan de alarmbel trekken?

We kunnen het debat niet sluiten als we geen antwoord krijgen op die vragen. Wat wordt er binnen de MIVB gezegd? Is er inderdaad een steeds bredere kloof tussen de visie van de MIVB-top en de officiële mededelingen van de regering? Het is tijd dat we de zaken te zien krijgen zoals ze werkelijk zijn!

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Ik merk dat de kloof tussen de MIVB en de regering steeds groter wordt. De regering legt de MIVB doelstellingen op, maar verstrekt geen middelen om die te kunnen realiseren. De MIVB kan geen mirakels verrichten zonder geld.*

Maar ook binnen de meerderheid rommelt het. U

Mais il y a aussi un malaise au sein de la majorité. Vous nous dites à demi-mot que M. Picqué aurait mieux fait de se taire et que vous condamnez tous ceux et celles qui s'expriment sur la base d'un seul fait. Or, c'est bien le ministre-président qui s'est exprimé, et a considéré que les propos de M. Lauwers le disqualifiaient de sa fonction.

De facto, c'est donc le ministre-président que vous condamnez - même si vous ne l'avez pas cité -, ce qui montre bien la présence d'une tension au sein du gouvernement ! Ce n'est d'ailleurs pas étonnant, quand on voit qu'il faut un an pour se mettre d'accord sur une note d'orientation pour un futur contrat de gestion qui traîne déjà depuis un an et demi dans les placards.

La procédure est objective, bien sûr ! Je ne m'attendais pas à ce que vous me disiez que les membres du jury étaient complètement liés au gouvernement et que les dés étaient pipés. Il n'empêche qu'il y a eu un fait qui n'est pas anodin et qui est lié directement à la procédure de recrutement du futur directeur.

Faire croire que ce qui a été dit n'a rien à voir avec cela est surréaliste ! Oui, il y a une procédure, et en même temps l'un des candidats s'est exprimé de manière nette, claire, violente. Vous n'êtes néanmoins pas la première personne à lui jeter la pierre, ce qui se comprend, vu l'attachement que vous avez pour l'intéressé.

Il n'empêche que vous n'avez rien répondu quant aux risques juridiques nés de ce fait, qui perturbe le déroulement normal de la procédure. Les choses semblent bien se passer pour M. Lauwers, qui est dans le dernier quarteron de candidats. S'il est nommé, la majorité devra avaler sa langue, et tous ceux qui se sont indignés ici récemment nous expliqueront soudain que l'homme a changé, et qu'il faut passer à l'acte suivant.

Je regrette qu'on ne prenne pas la mesure de la chose. Les candidats qui seront évincés pourront ester en justice, s'ils en ont envie, sauf s'ils sont tous étiquetés et que leurs partis le leur déconseillent. La politisation n'est pas le propre de la Wallonie uniquement. Il est possible que cette procédure éventuelle soit entachée d'un vice de forme.

Vous n'en avez rien dit. Je pense que le

zegt eigenlijk impliciet dat minister-president Picqué beter zijn mond had gehouden over de kandidatuur van de heer Lauwers.

U berispt impliciet de heer Picqué, wat op spanningen in de regering wijst. Eigenlijk verbaast me dat niet: u hebt meer dan een jaar tijd nodig gehad om het eens te worden over een oriëntatienota ter voorbereiding van een beheerovereenkomst die nog steeds niet klaar is.

Het spreekt voor zich dat de aanwervingsprocedure op een objectieve manier gebeurt. Uiteraard zijn de leden van de jury neutraal, maar dat neemt niet weg dat er zich een incident met de heer Lauwers heeft voorgedaan, dat gevolgen zal hebben voor de verdere aanwervingsprocedure.

Het is al te gek om het tegendeel te beweren. Een van de kandidaten heeft choquerende uitspraken gedaan. Ik begrijp dat u hem, in het licht van uw goede contacten, niet wilt terechtwijzen.

U hebt helemaal niet geantwoord op mijn vragen over het risico op juridische problemen die de procedure kunnen verstoren. Blijkbaar behoort de heer Lauwers tot de laatste kandidaten die overblijven. Als hij het haalt, zal de meerderheid door de zure appel moeten bijten. Dan zal al wie eerder nog moord en brand schreeuwde, beweren "dat de heer Lauwers veranderd is" en wordt er overgegaan tot de orde van de dag.

Ik betreur dat u de ernst van het probleem niet inziet. Als de heer Lauwers wordt benoemd, kunnen kandidaten die het onderspit moesten delven, naar de rechtbank gaan, tenzij ze allemaal een politieke kleur hebben en door hun partijen worden teruggefloten. Zulke dingen gebeuren namelijk niet alleen in Wallonië.

U zwijgt in alle talen over dat probleem. Volgens mij had de regering beter eensgezind kunnen verklaren dat de heer Lauwers de handdoek in de ring moet gooien. Adjunct-directeur kon hij dan nog blijven, maar directeur-generaal kon hij niet meer worden. De regering heeft echter geen eensgezind standpunt ingenomen. Dat is kenmerkend voor de politieke impasse die het Brussels Gewest verlamt.

gouvernement aurait pu déclarer, dans la foulée des propos du ministre-président, que M. Lauwers devait faire un pas de côté. Il serait resté directeur-adjoint mais, en tout état de cause, il n'aurait plus pu briguer le poste de directeur général. Manifestement, cela n'a pas été la position du gouvernement, malgré les déclarations contradictoires et péremptoires de la majorité.

Cela fait partie de l'imbroglio général qui règne dans cette Région, et qui englobe la STIB et son gouvernement.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *J'aimerais bien avoir les informations dont dispose M. Gosuin à propos du nombre de candidats. J'espère que la procédure de sélection se déroule de manière sérieuse et pas sur la base de critères politiques.*

Le moins qu'on puisse demander aux candidats est une vision à long terme. Ils devraient aussi pouvoir démontrer dans les faits qu'ils croient dans les produits de l'entreprise. J'espère que le nouveau directeur général utilisera effectivement les transports en commun et pas seulement quand il sera devant les caméras ou quand une visite d'entreprise sera organisée. C'est ainsi qu'il pourra découvrir où sont les problèmes. J'espère que le gouvernement prendra ce critère en compte dans la dernière ronde de sélection.

J'ai entendu dire que vous n'étiez pas opposée à un péage urbain, mais que vous préféreriez la redevance kilométrique pour les camions à Bruxelles. C'est peut-être une bonne mesure, mais elle aura peu d'effets.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De heer Gosuin beschikt over informatie die ik niet in mijn bezit heb. Er zou duidelijkheid zijn over het aantal kandidaten. Zelf zou ik ook graag over die informatie beschikken. Ik hoop dat de selectieprocedure ernstig en correct verloopt en niet op basis van politieke criteria.

Ik heb begrepen dat de criteria voor de preselectie door de regering zijn vastgelegd. Wie wil men als kapitein van het schip? Het kan formeel misschien geen criterium zijn, maar het minste wat men kan vragen van kandidaten is een langetermijnvisie. Als iemand tot directeur-generaal wordt benoemd van een bedrijf dat niet alleen belangrijk is op het vlak van tewerkstelling maar ook op het vlak van mobiliteit en tal van andere domeinen, is het niet voldoende dat hij een hypothetisch businessplan kan voorleggen. Hij moet ook in de feiten kunnen aantonen dat hij in zijn eigen product gelooft.

Niets werkt beter dan een baas die mee aan de band staat in zijn eigen fabriek, omdat hij de problemen beter kan inschatten. Dat is de zin van mijn betoog. Ik hoop dat de nieuwe directeur-generaal ook daadwerkelijk het openbaar vervoer zal gebruiken en dat hij dat niet alleen zal doen als de camera's draaien of als er een bedrijfsbezoek wordt georganiseerd. Pas dan zal hij ontdekken waar de knelpunten liggen. Ik hoop dat de regering in de laatste selectieronde met dit criterium zal rekening houden.

Ik heb gehoord dat u niet tegen een stadstol gekant bent, maar dat u toch de kilometerheffing voor vrachtwagens in Brussel verkiest. Dat is misschien een goede maatregel, maar ze zal weinig effect sorteren.

M. le président.- Vous avez dépassé votre temps de parole et vous devez conclure.

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Je vais le faire, mais les orateurs précédents ont pu parler plus longtemps.*

La taxation kilométrique pour les voitures devrait également être introduite au plus vite. Cette taxe pourrait en outre être une source de revenus pour la STIB.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "le décès d'une personne happée par le tram 82".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "la sécurité des trams".

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

Mme Françoise Schepmans.- Mon interpellation prévue aujourd'hui sur la sécurité dans le réseau des trams fait forcément écho à l'accident mortel qui a eu lieu samedi dernier sur la ligne 39. Nous développerons certainement plus largement ce sujet vendredi en séance plénière, mais il me semble opportun de rappeler les faits.

On a pu lire dans la presse que le conducteur et les passagers ne se sont rendus compte de rien, au point que le tram a continué son trajet jusqu'au

De voorzitter.- U hebt uw tijd overschreden en moet uw betoog afronden.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik zal dat doen, maar wil opmerken dat de vorige sprekers langer hebben mogen spreken.

Ook de kilometerheffing voor auto's moet zo snel mogelijk worden ingevoerd. U zegt dat dat niet onmiddellijk kan. Die beslissing uitstellen, helpt de zaak echt niet vooruit. Er moet sneller werk van worden gemaakt. Een dergelijke kilometerheffing zou bovendien een bron van inkomsten betekenen voor de MIVB.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het overlijden van een door tram 82 gegrepen persoon".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de veiligheid van trams".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Benevens het ongeval met tram 82, vond er vorige zaterdag nog een dodelijk ongeval plaats, ditmaal met tram 39.*

In de pers staat te lezen dat de bestuurder noch de passagiers er iets van gemerkt hebben en zij hun traject gewoon hebben voortgezet. Dat doet heel wat vragen rijzen. De politie moet uitmaken wat er precies is gebeurd.

terminus. Un tel accident pose de nombreuses questions et c'est à l'enquête de police d'établir s'il y a eu chute fortuite, distraction, état sous influence ou acte volontaire.

Cet accident fait suite à un autre accident mortel, survenu le 6 avril : une adolescente traversant l'avenue Brigade Piron a été happée par un tram de la ligne 82. La malheureuse victime n'a pas survécu à ses blessures et vient alourdir le score des victimes des accidents survenus avec un véhicule des transports publics.

En août 2011, c'est au boulevard Général Jacques qu'une dame avait perdu la vie alors qu'elle traversait à hauteur des voies de tram.

Il est illusoire de croire que l'on peut atteindre le risque zéro en matière d'accidents, mais, en moins d'un an, on dénombre trois victimes renversées par le tram et n'ayant pas survécu.

Je voudrais rappeler que le mouvement réformateur a fait plusieurs interpellations concernant des accidents corporels dus à des collisions avec des véhicules de la STIB. Mon collègue Vincent De Wolf s'était d'ailleurs référé à l'étude du Moniteur de la mobilité qui faisait le constat qu'en 2009, 18% des accidents mortels impliquant des piétons avaient été causés par un tram. À cette époque, le secrétaire d'État Bruno De Lille avait annoncé la recherche de nouvelles mesures à inclure dans la stratégie 2010-2020 de la sécurité routière.

Mon groupe est revenu en 2010 et en 2011 sur cette question. On peut constater qu'aujourd'hui que la situation n'a pas évolué. Mon collègue s'était inquiété à diverses reprises du peu de visibilité des véhicules de la STIB en raison des couleurs choisies.

J'ai donc été étonnée de l'intervention du vice-président du conseil d'administration de la STIB, suite à l'accident de ce week-end, qui s'est limité à des considérations générales. Il serait plus intéressant d'expliquer les conclusions des études internes qui ont dû être menées à la suite des différents accidents qui se sont succédés. Il n'a pas dit si des mesures avaient été adoptées par la STIB en vue d'endiguer cette succession de cas malheureux.

La couleur des véhicules précédents de la STIB

Op 6 april 2012 stak een adolescente de Brigade Pironlaan over en werd daarbij dodelijk getroffen door tram 82. In augustus 2011 vond een dame die de Generaal Jacqueslaan overstak en door een tram gegrepen werd, de dood. In minder dan een jaar tijd zijn nu al drie dodelijke slachtoffers te betreuren ten gevolge van een ongeluk met een tram.

De MR heeft reeds meerdere interpellaties ingediend over dodelijke ongevallen waarbij voertuigen van de MIVB betrokken zijn. Een studie van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid toont aan dat in 2009 18% van de verkeersongevallen die de dood van een voetganger tot gevolg hadden, door een tram werd veroorzaakt. Staatssecretaris De Lille heeft toen een onderzoek aangekondigd naar nieuwe maatregelen die zullen opgenomen worden in de strategie 2010-2020 inzake verkeersveiligheid. In 2010 en 2011 hebben we de kwestie opnieuw aangehaald en vandaag is de situatie nog steeds niet veranderd.

Na het ongeluk van dit weekend was ik verrast te horen dat de ondervoorzitter van de raad van bestuur van de MIVB het hield bij algemene beschouwingen. Hij had beter uitleg gegeven over de conclusies van de interne onderzoeken naar de vorige ongevallen. Hij liet ook niet weten of de MIVB maatregelen had getroffen.

Vooraf over de geringe zichtbaarheid maken we ons ongerust. De nieuwe kleuren maken de MIVB-voertuigen veel minder zichtbaar, dit in tegenstelling tot de voertuigen van de andere vervoersmaatschappijen. Bovendien rijden de bussen en trams erg stil en beschikken ze niet over een volwaardig alarmsignaal.

Heeft de MIVB een verband gevonden tussen de ongevallen en de slechte zichtbaarheid van de voertuigen? Zo niet, hoe verklaart u de ongevallen op de Brigade Pironlaan in Molenbeek of in Sint-Pieters-Woluwe, waar de algemene zichtbaarheid toch goed was?

Welke voorzorgsmaatregelen zal de MIVB treffen? Ze zou de trams met led-verlichting kunnen uitrusten of afsluitingen plaatsen aan de eigen beddingen.

De oude MIVB-voertuigen waren uitgerust met een beschermende bumper die dit soort ongelukken kon

permettait à tout le moins de mieux les voir. On constate que les couleurs choisies sur les autres réseaux de transport public sont généralement plus visibles. De plus, nos bus et nos trams sont peu bruyants. On les entend peu quand ils sont pris dans des embouteillages ou des situations difficiles, car ils ne sont pas vraiment pourvus d'une alarme.

Les services de la STIB ont-ils pu établir une quelconque corrélation entre ces accidents et la moins bonne visibilité des véhicules aux couleurs actuelles ? Si tel n'est pas le cas, comment expliquer les accidents survenus avenue Brigade Piron, à Molenbeek, ou à Woluwe-Saint-Pierre, où il y avait une bonne visibilité générale ?

Quelles leçons ont-elles été tirées et, surtout, quelles mesures de prévention seront-elles prises à la suite de ces accidents ? Je songe à l'amélioration de la sécurité par des lampes LED sur les trams, par des feux lumineux plus performants ou des barrières de protection sur les sites propres.

Sur les anciens trams de la STIB, une forme de bardage de protection pouvait limiter ce type d'accident. Les véhicules actuels pourraient-ils en être pourvus ?

Nous constatons avec regret que la STIB n'a guère réagi au décès de cette jeune fille. Elle n'est pas responsable de l'accident, mais elle est une société de service public. Elle n'a pas de protocole prévu pour les victimes d'accidents graves, notamment en termes d'appui psychologique ou de soutien particulier pour les démarches de funérailles. La STIB aurait intérêt à prévoir ce type d'accompagnement.

Il serait opportun que cet opérateur public se dote d'un cadre clair et précis pour gérer ce genre de situation.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Si une société sûre à 100% n'existe malheureusement pas, cette succession d'accidents en très peu de temps a néanmoins de quoi interpeller.*

Selon des statistiques déjà communiquées, le nombre d'incidents est en hausse. Disposez-vous d'une explication ou faut-il y voir une pure

beperken. Kunnen ook de nieuwe voertuigen daarmee worden uitgerust?

Tot onze grote spijt heeft de MIVB amper gereageerd op de dood van dit jonge meisje. De maatschappij is misschien niet verantwoordelijk voor het ongeluk, maar ze zou toch een vorm van begeleiding of psychologische steun moeten bieden bij ongevallen.

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

De heer Jef Van Damme.- De problematiek van de veiligheid van de trams staat om de zoveel maanden op de agenda van deze commissie. Het is onvermijdelijk dat er af en toe een ongeluk gebeurt met een tram. Er gebeuren nu eenmaal ook veel ongelukken met bussen, auto's en fietsen. Een 100% veilige maatschappij bestaat jammer genoeg niet. Het is wel wat vreemd dat we op heel korte

coïncidence ?

La STIB et la Région mènent régulièrement des campagnes d'information sur la priorité absolue du tram par rapport aux autres usagers de la route. Nous devons préserver ce principe de priorité. La question est de savoir si l'on constate une différence objective entre la sécurité des trams circulant en site propre et les autres. Devons-nous systématiquement privilégier la circulation en site propre ou celle-ci diminue-t-elle au contraire la sécurité ?

En 2009, vous promettiez d'établir une liste de points noirs auxquels vous attaquer. Quelles mesures concrètes avez-vous déjà réalisées pour renforcer la sécurité des usagers faibles ?

Discussion conjointe

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

Mme Cécile Jodogne.- On vient de le rappeler, depuis le début de l'année, quatre accidents mortels impliquant des véhicules de la STIB ont eu lieu, ce qui nous inquiète. Toujours dramatiques, souvent incompréhensibles, ces accidents ont des causes qui ne sont pas encore déterminées. Les enquêtes sont toujours en cours.

À chaque accident, la STIB, les ministres, les parlementaires, les utilisateurs, les spécialistes et les médias avancent toute une série de propositions pour essayer d'améliorer la sécurité. J'ai lu avec soulagement que la STIB n'avait pas attendu les propositions du vice-président et d'un autre administrateur pour mettre sur pied un groupe de travail interne en vue de réfléchir aux causes de ces

termijn een opeenvolging van ongelukken hebben moeten vaststellen.

Uit de statistieken die u vroeger al hebt doorgegeven, blijkt dat het aantal incidenten stijgt. Op heel korte termijn vonden er vier ongelukken plaats, terwijl er dat in de periode van 2004 tot 2009 minder waren. Hoe komt het dat er meer ongelukken zijn dan vroeger? Hebt u daarvoor een verklaring of is het puur toeval?

De MIVB en het gewest voeren regelmatig informatiecampagnes over de voorrang van de tram tegenover de andere weggebruikers. We moeten dat voorrangsprincipe behouden. De vraag is of we een objectief verschil kunnen vaststellen tussen de veiligheid van trams die in een eigen bedding rijden en die van trams die dat niet doen. Moeten we systematisch voor eigen beddingen kiezen om de veiligheid te verhogen? Of doet een eigen bedding de veiligheid net dalen? Wat is uw standpunt?

In 2009 hebt u verschillende zaken beloofd. U zou een lijst met zwarte punten opstellen en die punten aanpakken door de verkeerslichten beter af te stellen, de markering van de oversteekplaatsen te verbeteren en dergelijke meer. Welke concrete maatregelen hebt u al gerealiseerd om de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verhogen?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Sinds het begin van het jaar waren er vier dodelijke ongevallen met MIVB-voertuigen. Dat is verontwaardig. Het onderzoek naar de oorzaken loopt nog.*

Telkens komen niet alleen de MIVB, maar ook ministers, parlementsleden, gebruikers, specialisten en media met een reeks voorstellen om de veiligheid te verhogen. De MIVB richtte zelf al een interne werkgroep op om de oorzaken van de ongevallen te achterhalen. De werkgroep kan bovendien worden uitgebreid naar de beheerraad.

Een mogelijke oorzaak die telkens weer opduikt, is de kleur van de trams, al moet gezegd dat in andere

accidents, que ce groupe de travail existait bien et qu'on pouvait peut-être l'élargir au conseil d'administration.

L'élément systématiquement évoqué est la visibilité des trams. La couleur des véhicules est souvent mise en cause, même s'il faut reconnaître que, dans d'autres villes européennes, les trams sont aussi souvent gris métallisé. On nous propose du fluorescent sur les nez des trams et des lampes led. Pour combler la problématique de la visibilité, on suggère de renforcer la sonorité par des klaxons plus importants. On peut aussi s'interroger sur les publicités. En venant ici, j'ai vu un bus 71 totalement noir !

D'autres pistes sont l'obstacle physique au site propre, le développement de barrières aux abords des arrêts, des couloirs menant aux passages piétons, le placement de barrières et - pourquoi pas ? - de haies, le long des sites propres - ce qui améliorerait aussi la verdurisation des axes et bénéficierait à la fois à la convivialité et à la biodiversité -, ou la prévention par le marquage au sol... Ce sont toutes des propositions qui ont déjà été faites.

On se demande juste pourquoi on n'a pas accéléré les investissements nécessaires à leur réalisation systématique sur toutes les voies, et principalement le long des sites propres.

Pourquoi ne pas envisager des campagnes de sécurité à la radio et à la télévision, ou sur Youtube, notamment, qui souligneraient à l'attention des piétons le danger des trams incapables de freiner dans des délais et sur des distances raisonnables. Évidemment, le comportement des piétons est également important pour éviter ces accidents.

Je voudrais relayer un cri du cœur poussé par une Schaerbeekoise à l'occasion d'une assemblée générale d'une commission de contrat de quartier que je présidais hier. Les débats y ont débordé sur la STIB, les derniers accidents dramatiques et la sécurité liée aux trams en général. J'ai dû me défendre en disant que je n'étais ni représentante de la STIB, ni ministre de la Mobilité et que je ne pouvais donc pas apporter de réponses. On m'a toutefois rétorqué que, si les chauffeurs utilisaient un peu moins leur iPod et leur gsm, il y aurait moins d'accidents.

Europese steden ook grijze trams rondrijden. Eén voorstel houdt in dat de neus van de trams een fluorescente kleur krijgt en van leds wordt voorzien. Daarnaast zouden de claxons luider moeten.

Ook reclame op de voertuigen kan een rol spelen. Ik heb daarnet een volledig zwarte bus gezien!

Men zou ook kunnen zorgen voor hindernissen rond de eigen trambedding, afsluitingen rondom de haltes, hagen naast de trambeddingen en wegmarkeringen. De vraag is waarom er niet sneller geïnvesteerd wordt in het systematisch doorvoeren van die maatregelen, zeker rond de eigen trambeddingen.

Veiligheidscampagnes op radio, televisie of YouTube zijn een andere mogelijkheid: voetgangers moeten beseffen dat trams veel tijd en een grote afstand nodig hebben om te stoppen. Het gedrag van voetgangers speelt een grote rol bij ongevallen.

Burgers stellen dat er minder ongevallen zouden zijn als de bestuurders wat minder vaak hun iPod of hun gsm zouden gebruiken, terwijl ze aan het stuur zitten. We mogen niet alle bestuurders over één kam scheren wat onvoorzichtig gedrag betreft, maar er worden steeds meer gevallen gesignaleerd en dat is een slechte zaak voor zowel de chauffeurs en de MIVB als voor de veiligheid in het algemeen. Ook daar is preventie nodig.

Kon het jongste ongeval worden vermeden? Klopt het dat de directeur van een nabijgelegen atheneum uw voorganger heeft aangeschreven over de gevaarlijke situatie en dat die beloofde de veiligheid rond de twee haltes in de nabijheid van drukbezochte scholen in Sint-Pieters-Woluwe te verhogen?

Drie maanden geleden zou u zelf een brief hebben gekregen van diezelfde directeur, waarin hij zijn bezorgdheid uitte over de gevaarlijke haltes. U hebt dat schrijven niet beantwoord, maar liet mevrouw Simonet in uw naam een negatief antwoord formuleren. Als dat klopt, is er een probleem. Dan werd meermaals de aandacht gevestigd op de gevaarlijk smalle perrons aan die haltes, waar dagelijks vele tientallen leerlingen van twee nabijgelegen scholen moeten opstappen.

Loin de moi l'idée de stigmatiser l'ensemble des chauffeurs en disant que tous adoptent un comportement imprudent, mais il m'est arrivé d'assister à de telles conduites, et les passagers et utilisateurs de la STIB le disent de plus en plus. Ce n'est bon ni pour les chauffeurs, ni pour la STIB, ni pour la sécurité en général. Là aussi, la prévention s'impose, il faudrait rappeler les règles élémentaires de sécurité aux chauffeurs : ne pas utiliser de gsm en conduisant, ni un iPod. Il faut renforcer la prévention de tous les côtés.

Quant au dernier accident, n'aurait-il pas pu être évité ? Est-il vrai, Mme la ministre, que le préfet d'un athénée voisin a bien envoyé un courrier à M. Smet, votre prédécesseur, et que celui-ci avait promis des travaux de sécurisation aux abords des deux arrêts proches de plusieurs écoles fortement fréquentées à Woluwe-Saint-Pierre ?

Pouvez-vous surtout me confirmer que vous-même avez reçu, il y a trois mois, un courrier de ce même préfet qui s'inquiétait à nouveau du danger de ces arrêts, lequel serait resté sans réponse de votre part, mais aurait reçu une réponse négative de la ministre Simonet, elle-même interpellée par ce préfet ? Si tel était le cas, il y a un problème, parce que depuis de nombreuses années, l'attention du ministre et de la STIB aurait été attirée sur la dangerosité particulière de ces deux arrêts dont les quais sont particulièrement étroits, alors même qu'ils accueillent chaque jour de la semaine des dizaines et des dizaines d'élèves de l'athénée et de l'institut Mater Dei qui se trouvent juste à côté.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il va de soi que chaque incident survenant sur notre réseau de transports en commun est de trop. Mais, comme l'a dit M. Van Damme, il serait sans doute impossible d'éviter tous les accidents.

L'analyse des accidents survenus récemment ne permet pas d'établir un lien de cause à effet entre la couleur actuelle des véhicules et les incidents, mais a démontré que les victimes ne vérifient à aucun moment la présence d'un tram avant de s'avancer sur les voies.

En outre, les deux accidents qui sont cités ont tous

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Elk ongeval met het openbaar vervoer is er één te veel, maar ongevallen zijn helaas nooit helemaal uit te sluiten.

Uit onderzoek blijkt dat de recente ongevallen niets met de kleur van de trams te maken hebben. De slachtoffers keken niet of er een tram aankwam voor ze de sporen overstaken. Bovendien vonden beide ongevallen overdag plaats.

We hebben het al vaak gehad over de kleur en de geruisloosheid van de nieuwe trams. De MIVB heeft laten weten dat ze aan beide aandachtspunten

les deux eu lieu en journée.

En début de législature, nous avons beaucoup discuté de la couleur des trams, dans un souci d'amélioration de la visibilité des transports en commun, principalement pour les mal-voyants. Nous avons également évoqué le fait que les nouveaux trams sont assez silencieux. La STIB a répondu qu'elle travaillait à l'amélioration de ces deux éléments.

L'enquête judiciaire concernant le regrettable accident survenu le 6 avril avenue Brigade Piron est toujours en cours. Les autorités judiciaires rassemblent tous les éléments en vue d'établir les causes et les responsabilités de l'accident. Il est donc prématuré de tirer des conclusions. À ce stade, nous pouvons seulement constater que la jeune victime a traversé le site propre ballasté en dehors d'une traversée aménagée.

Il va de soi que nous pouvons mettre en place une série de dispositifs pour prévenir les accidents, mais le comportement inadéquat des piétons joue également un rôle non négligeable.

Comme signalé dans le cadre d'autres interpellations sur des accidents impliquant des usagers faibles, des actions ont déjà été entreprises tant par la STIB que par mon administration, sachant que les situations les plus dangereuses sont celles des traversées des voies de tram établies en site propre.

C'est également ce qu'a révélé "l'étude des accidents tram-piéton en Région de Bruxelles-Capitale" réalisée en 2009 par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) à la demande de mon administration.

Les actions entreprises sont :

- le placement de chicanes pour amener les piétons et les cyclistes à voir les trams qui arrivent avant de commencer à traverser les voies. Un récent aménagement a été réalisé boulevard Général Jacques devant la gare d'Etterbeek ;
- l'ajout de barrières entre les voies pour empêcher la traversée de celles-ci derrière un véhicule. Les arrêts de tram et de bus de la gare de l'Ouest, très fréquentés, en ont été récemment équipés ;

werkt.

Het gerechtelijk onderzoek naar het spijtige ongeval op de Brigade Pironlaan loopt nog. Het enige wat we kunnen zeggen, is dat het jonge slachtoffer de tramsporen op liep op een plek waar geen oversteekplaats was.

Uiteraard kunnen er een aantal maatregelen worden genomen om ongevallen te voorkomen, maar het onverstandige gedrag van voetgangers speelt ook een grote rol.

Zowel de MIVB als de administratie hebben al maatregelen genomen om het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers te verminderen. We houden rekening met het feit dat het oversteken van tramsporen in eigen bedding de gevaarlijkste situatie vormt.

De maatregelen zijn:

- *de plaatsing van hindernissen, waardoor voetgangers en fietsers de trams zien aankomen voor ze de sporen oversteken, zoals in de Generaal Jacqueslaan;*
- *de plaatsing van barrières tussen de sporen, om te verhinderen dat mensen achter de voertuigen oversteken, zoals in het Weststation;*
- *eventueel een lichtsignaal dat het naderen van een tram aangeeft.*

Binnenkort start de MIVB een nieuwe bewustmakingscampagne voor de bestuurders. Voor het grote publiek loopt er al een campagne in de vorm van affiches en radiospots.

De recentste tramstellen (T2000, T3000 en T4000) beschikken niet over 'fenders', maar hebben een meer gestroomlijnde carrosserie, waardoor een lichaam eerder opzij geduwd wordt in plaats van onder de tram te belanden.

Die trams hebben ook een lage vloer en dus een lagere vrije hoogte boven de grond. De plaatsing van 'fenders' is onmogelijk en zou bovendien het aantal verwondingen niet reduceren gezien het gebrek aan ruimte. Geen enkel tramnet met lagevloertrams is met 'fenders' uitgerust.

De 'fenders' op oude trams moeten voorkomen dat

- une réflexion est en cours en vue de l'élaboration de nouveaux plans de normes d'aménagement intégrant une signalisation lumineuse à l'approche d'un tram.

La STIB va entamer prochainement une nouvelle campagne de sensibilisation de ses conducteurs pour leur permettre d'encore mieux anticiper le danger, notamment à l'approche des arrêts et des carrefours.

Une campagne de sensibilisation du public est en cours. Elle s'adresse aux clients de la STIB et aux autres usagers de la route par des affiches et des spots radio.

Les tramways de nouvelles générations (T2000, T3000 et T4000) ne sont effectivement pas équipés de ramasse-corps, mais disposent d'un carénage beaucoup plus arrondi permettant de "chasser" un éventuel corps vers l'extérieur plutôt que de le ramasser en-dessous du tram.

C'est assez logique, car ces trams sont de type plancher bas et ont donc une garde au sol beaucoup plus basse. Il n'est dès lors pas possible d'installer un ramasse-corps, car étant donné le faible espace, cela ne permettrait pas de diminuer d'éventuelles blessures. Aucun réseau de tramway ne dispose de trams à plancher bas munis d'un dispositif de ramasse-corps.

En réalité, le ramasse-corps d'un tram d'ancienne génération a pour but d'éviter qu'un corps se fasse mutiler par les roues du tram. À cet égard, les trams T2000, T3000 et T4000 sont également équipés d'un dispositif situé juste devant les roues, mais le risque de se retrouver sous le tram lors d'un accident est beaucoup plus faible grâce à la forme chasse-corps, dont ne disposent pas les trams d'ancienne génération.

Pour preuve, lors de l'accident tragique de l'avenue Brigade Piron, la victime - bien qu'ayant ensuite succombé à ses blessures - a été retenue par ce dispositif et n'a pas été écrasée par le bogie. Malheureusement, cette personne est décédée après à cause de ses blessures.

Il est également important de faire remarquer que le ramasse-corps n'est réellement fonctionnel que s'il est actionné par le mécanisme se trouvant à l'avant du tram. En d'autres mots, si lors d'un accident une

een lichaam verminkt wordt door de wielen van de tram. Bij de nieuwe trams is dat risico veel kleiner en bovendien beschikken ze over een specifiek onderdeel net voor de wielen. Dankzij dat onderdeel is het slachtoffer van het ongeval aan de Brigade Pironlaan niet onder de wielen terechtgekomen. Jammer genoeg is het slachtoffer toch aan zijn verwondingen bezweken.

De 'fender' werkt alleen als het mechanisme vooraan de tram in werking treedt. Als iemand valt en zich niet net voor het mechanisme bevindt, werkt de 'fender' niet. Wanneer iemand onder een tram terechtkomt, is er bijna altijd sprake van ernstige verwondingen, ongeacht het veiligheidssysteem.

De MIVB begeleidt de slachtoffers van een ongeval op financieel vlak, maar biedt ook een luisterend oor via de sociale dienst. Bij ernstige ongevallen neemt ze ook contact op met het slachtoffer of zijn familie voor een eerste vorm van morele steun en om informatie te geven over de procedures voor een schadevergoeding.

De MIVB werkt op dit moment aan een project voor externe psychologische bijstand om te vermijden dat ze in dergelijke gevallen tegelijk als rechter en partij optreedt.

(verder in het Nederlands)

Op vraag van de heer Jef Van Damme geef ik het aantal ongevallen waarbij voetgangers betrokken waren vanaf 2010. In 2010 deden er zich 38 ongevallen met voetgangers voor. In 2011 waren er dat 53 en in 2012 (tot 15 mei) 18. In 2010 overleden 3 voetgangers ten gevolge van een ongeluk met een tram. In 2011 overleed 1 voetganger en in 2012 waren er dat reeds 3.

Afgelopen zaterdagavond deed er zich jammer genoeg opnieuw een dodelijk ongeval voor. Het onderzoek naar de oorzaken loopt nog, zowel intern bij de MIVB als bij de politie en het parket.

De meest problematische plaatsen waar ongevallen met voetgangers worden vastgesteld, zijn de eigen beddingen en de bijzondere overrijdbare beddingen, zoals die van de Generaal Jacqueslaan, de Lambermontlaan, de Louizalaan en de Fonsnylaan. Dat blijkt uit de studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en wordt bevestigd door een eerste analyse

personne venait à tomber à proximité du tram, et que cette dernière ne se trouvait pas juste devant le mécanisme, celui-ci ne s'activerait pas et le ramasse-corps ne tomberait pas. Pour résumer, nous pouvons dire que, dans un cas comme dans l'autre, le fait de se retrouver sous un tram occasionne presque toujours de graves blessures, même avec le nouveau système.

La STIB accompagne toujours les victimes d'incidents dans le cadre de ses obligations légales, principalement sur un plan financier, et une écoute active est proposée par le biais de son service social. Dans certains cas d'accidents graves, et dès que la STIB a pu obtenir l'identité et les coordonnées de la victime, elle prend contact avec la victime ou avec sa famille via une assistante sociale en vue d'apporter un premier soutien moral et de l'informer des démarches à suivre dans le cadre d'une éventuelle indemnisation.

La STIB travaille à un projet d'aide psychologique externalisée pour éviter d'être juge et partie dans de telles circonstances.

(poursuivant en néerlandais)

Le nombre d'accidents impliquant des piétons s'élevait à 38 en 2010, à 53 en 2011 et à 18 en 2012 (jusqu'au 15 mai). On a déploré 3 décès en 2010, 1 en 2011 et déjà 3 en 2012.

Selon l'étude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), les endroits les plus problématiques, où se déroulent les accidents impliquant des piétons, sont les sites propres et les sites spéciaux franchissables. Ce constat est confirmé par une première analyse des données statistiques disponibles pour ces dernières années.

La STIB et Bruxelles Mobilité s'efforcent d'améliorer le marquage au sol pour la traversée des sites spéciaux franchissables. En 2011, plus de la moitié des passages pour piétons étaient ainsi déjà marqués. La STIB poursuit son programme de marquage sur tout le réseau.

Une signalisation lumineuse protégeant la traversée des sites propres et guidant les usagers faibles vers ces traversées protégées est également prévue.

Les nouveaux trams seront livrés de série avec un

van de beschikbare statistische gegevens van de afgelopen jaren. Men stelt vast welke de gevaarlijkste verkeersaders zijn op basis van het aantal lichamelijke ongevallen. Het gaat om minstens drie ongevallen met lichamelijke letsels op drie jaar tijd.

De MIVB en Mobiel Brussel werken momenteel aan de volgende punten. De grondmarkering voor het oversteken van bijzondere overrijdbare beddingen wordt verbeterd. Het woord 'TRAM' wordt in het rood geschilderd tussen de twee witte stroken van de voetgangersoversteekplaats. In 2011 was reeds meer dan de helft van de betrokken voetgangersoversteekplaatsen zo uitgerust en de MIVB zet het programma voort op het hele net.

Verder komt er een lichtsignaal dat de oversteekplaatsen van de eigen beddingen beveiligd en de zwakke weggebruikers naar die beveiligde oversteekplaatsen leidt.

Nieuwe trams zullen standaard geleverd worden met led-verlichting, zodat ze beter zichtbaar zullen zijn. De huidige trams (T3000 en T4000) zullen daarmee uitgerust worden in de komende maanden.

Wat men ook doet om trams beter zichtbaar te maken, het gedrag van de andere weggebruikers speelt een belangrijke rol. Autobestuurders worden er attent op gemaakt dat ze moeten vertragen aan oversteekplaatsen. Voetgangers gedragen zich niet altijd voorspelbaar. Denken we maar aan de voetganger die in een tunnel aangereden werd, terwijl hij daar niet mocht komen.

(verder in het Frans)

Met een mp3-speler is men minder aandachtig. De MIVB is erg streng voor haar chauffeurs en controleert regelmatig of ze niet naar muziek luisteren of telefoneren achter het stuur. Dat laatste is trouwens een verzwarende omstandigheid bij een ongeval.

Op uw vraag over de brief van een schooldirecteur kan ik momenteel niet antwoorden.

De recente ongevallen worden onderzocht, ook door het parket. De MIVB neemt de gebeurtenissen ernstig en zoekt naar manieren om de veiligheid te verbeteren.

éclairage LED et les trams actuels en seront équipés dans les mois qui viennent.

Cependant, quoi que l'on fasse pour améliorer la visibilité des trams, le comportement des autres usagers joue aussi un rôle important. Les piétons sont parfois imprévisibles.

(poursuivant en français)

L'utilisation d'un lecteur mp3 abaisse le niveau de vigilance. La STIB est très stricte sur le comportement de ses chauffeurs. Je reçois régulièrement des plaintes d'usagers ayant constaté qu'un chauffeur était en train de téléphoner. Nous effectuons des contrôles et rappelons les consignes. Le fait de téléphoner au volant constitue une circonstance aggravante en cas d'accident.

S'agissant de la lettre du préfet d'école, je ne dispose pas encore des éléments qui me permettraient de vous répondre.

Les derniers incidents sont en cours d'examen, également par le Parquet. La STIB prend ces événements très au sérieux et planche déjà sur les moyens d'améliorer la sécurité de ses sites.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je pense qu'une aide psychologique externalisée est vraiment un acte important de la part de la STIB. Les familles, mais aussi les travailleurs, voire certains passagers, sont en état de choc et se sentent délaissés face à ces événements, il est important de pouvoir les prendre en charge.

Parmi les mesures que vous proposez, il me semble que certaines sont faciles à mettre en œuvre et peu onéreuses. J'invite donc la STIB à agir concrètement et rapidement.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Observe-t-on un recul structurel en matière de sécurité ? Le cas échéant, est-il dû à l'augmentation du nombre de trams en circulation ?*

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Psychologische steun door andere instanties dan de MIVB is belangrijk. De betrokken families, werknemers en passagiers zijn in shock en moeten geholpen worden.*

Sommige van de voorgestelde maatregelen zijn gemakkelijk te nemen en niet duur. De MIVB moet dan ook snel tot actie overgaan.

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

De heer Jef Van Damme.- Is er een structurele achteruitgang op het vlak van veiligheid of leidt u uit de statistieken af dat dat niet zo is? Als er wel een structurele achteruitgang is, komt dat dan doordat er meer trams rijden?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Nous n'avons pas encore reçu tous les résultats de l'étude. À ce stade, j'aurais tendance à dire qu'il s'agit de concours de circonstances regrettables, voire atypiques. Il n'empêche que nous devons rester très vigilants à l'amélioration de la sécurité des usagers.*

- *Les incidents sont 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 prochaine mise en place d'un système d'ouverture à distance des portiques des stations de métro de la STIB".

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

QUESTIONS ORALES

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We hebben nog niet alle onderzoeksresultaten ontvangen. Op dit ogenblik ben ik geneigd te zeggen dat het gaat om spijtige toevalligheden en zelfs atypische ongevallen, zoals het ongeval in de tunnel. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we heel alert moeten zijn om de veiligheid van de weggebruikers te verhogen. Ik wil niet beweren dat er een structureel probleem is ontstaan. Dit wordt wel grondig onderzocht. Ondertussen neemt de MIVB een aantal maatregelen om de veiligheid te verhogen.

- *De incidenten zijn 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 invoering van een afstandsbediening voor de hekjes in de MIVB-metrostations".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

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 "une onde verte pour les transports en commun à travers la synchronisation des feux de signalisation".

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

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KTIBI

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

concernant "l'insécurité du carrefour Bordet à Evere".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est lue par M. Philippe Close.

La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- La ligne de tram 62 a été mise en service le 1^{er} septembre 2011. Cette nouvelle ligne, rapide et protégée de la circulation grâce à son site propre, permet de relier rapidement le haut de Schaerbeek, les commerces du boulevard Léopold III, la gare de Bordet et le parc d'affaires Da Vinci, tout en contournant les embouteillages de la place Meiser.

L'ouverture de cette nouvelle ligne de tram a nécessité l'aménagement intégral de la bande

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 "een groene golf voor het openbaar vervoer door het afstemmen van verkeerslichten".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KTIBI

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

betreffende "de onveiligheid van het kruispunt Bordet te Evere".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door de heer Philippe Close voorgelezen.

De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (*in het Frans*).- *Tramlijn 62 is sinds september 2011 in gebruik. Die lijn in eigen bedding verbindt het noorden van Schaerbeek met de Leopold III-laan, het station Bordet en het industriepark Da Vinci en vermijdt daardoor de files op het Meiserplein.*

Voor de nieuwe tramlijn moesten de middenstrook van de Leopold III-laan, het kruispunt Meiser en dat van de Leopold III-laan en de Lambermontlaan opnieuw worden aangelegd. Mوبiel Brussel moet

centrale du boulevard Léopold III et la construction d'intersections au carrefour Meiser, ainsi qu'au croisement du boulevard Léopold III et du boulevard Lambermont.

La STIB a terminé ses travaux, mais Bruxelles Mobilité doit encore aménager un rond-point au croisement du Boulevard Léopold III et de l'avenue des Loisirs.

Beaucoup d'usagers se plaignent d'une nouvelle situation d'insécurité au carrefour Bordet. Pour rappel, le boulevard Léopold III est un axe de grande densité automobile sur deux bandes qui mènent du centre-ville à l'embranchement du ring Ouest et à l'aéroport national de Zaventem. À l'intersection Bordet, il faut désormais ajouter l'intersection de quatre bandes de tram : deux vers la gare de Bordet et deux autres vers le boulevard Léopold III.

De nombreux accidents se sont déjà produits à ce carrefour et beaucoup de citoyens s'inquiètent des dangers de la circulation.

Les travaux d'aménagement du rond-point sur le site des commerces vont, semble-t-il, commencer en octobre 2012. Pouvez-vous me le confirmer ? Quelle sera la durée des travaux ? Avez-vous pris connaissance des dangers du carrefour Bordet ? Quelles sont les mesures envisagées pour sécuriser ce croisement davantage ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux du réaménagement de l'avenue Léopold III - puisque le qualificatif de boulevard n'est octroyé à cette artère que sur le territoire de la commune de Schaerbeek - ont débuté le 14 mai 2012.

Seul le bourgmestre de la commune d'Evere a autorisé le chantier. Sur le territoire de Schaerbeek, les aménagements de sécurisation des traversées, la réduction de la largeur du boulevard et la sécurisation des abords de l'école 16 sont temporairement reportés.

Devant se coordonner avec les itinéraires de déviation engendrés par les travaux dans le tunnel Loi-Belliard durant cet été, le chantier Léopold III

nog een rotonde aanleggen op het kruispunt van de Leopold III-laan en de Vrijetijdslaan.

De Leopold III-laan is een drukke vierbaansweg van het centrum van de stad naar de westelijke aansluiting met de ring en de luchthaven van Zaventem. Bij Bordet kruisen nu vier tramsporen elkaar. Er gebeurden al veel ongevallen en heel wat burgers maken zich zorgen over de onveilige verkeerssituatie op het kruispunt Bordet.

Kunt u bevestigen dat de aanleg van de rotonde in oktober 2012 start? Hoelang zullen de werken duren? Kent u de gevaarlijke situatie op het kruispunt Bordet? Welke maatregelen worden er genomen om het veiliger te maken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De heraanleg van de Leopold III-laan is op 14 mei 2012 van start gegaan.*

De gemeente Evere heeft haar toestemming gegeven, maar op het grondgebied van Schaerbeek zijn de werken (beveiliging van oversteekplaatsen, versmalling van de weg en beveiliging van de omgeving van school 16) tijdelijk uitgesteld.

Omdat er rekening wordt gehouden met de omleidingen voor de werken aan de Belliardtunnel, beperken de werken aan de Leopold III-laan zich tot midden september tot het stuk richting Zaventem. Dat kan, in combinatie met de weigering van de gemeente Schaerbeek, het faseren van de

se limitera au côté droit en direction de Zaventem jusqu'à la mi-septembre.

En effet, la réduction du gabarit de l'avenue Léopold III à une bande du côté gauche durant la période du chantier Loi-Belliard n'aurait pu être acceptée par la zone de police concernée et fut une des hypothèses de travail pour l'élaboration des plans de phasage. Cette imposition va compliquer singulièrement le phasage du chantier si la commune de Schaerbeek persiste à refuser les travaux sur son territoire.

La durée du chantier est de 150 jours ouvrables hors intempéries, ce qui correspond à plus ou moins un an.

En ce qui concerne le carrefour Bordet, il est évident que je suis au courant des problèmes au niveau de ce carrefour, ceux-ci étant largement relayés, notamment par la presse.

Lors de la mise en place de ses rails, la STIB avait peint sur le sol un damier qui recouvrait complètement la zone centrale du carrefour. Cette signalisation a engendré un réel chaos. Les automobilistes ne sachant pas s'ils devaient se croiser normalement ou à l'indonésienne (par la gauche).

Ce marquage a été remplacé par un nouveau marquage, qui confère une meilleure lisibilité au carrefour. Mes services n'ont plus reçu de plaintes depuis cette correction.

En ce qui concerne le manque de visibilité de certains passages pour piétons au carrefour Bordet suite à des placements intempéstifs de petits panneaux publicitaires, dont je rappelle que l'autorisation reste de compétence communale, la Direction projets et travaux d'aménagement des voiries a pris contact avec Clear Channel, le gestionnaire de ces panneaux. Un déplacement a été effectué le 8 mai dernier à des endroits alliant visibilité des panneaux et sécurité des usagers.

Un permis modificatif sur le carrefour Bordet doit être introduit par Bruxelles Mobilité avant la période des grandes vacances 2012 afin de prendre en compte les changements de tracés de voies effectués par la STIB.

L'administration en profitera pour y attaquer la

werken ten zeerste bemoeilijken.

De duur van de werken bedraagt 150 werkdagen onder gunstige weersomstandigheden. Dat stemt ongeveer overeen met een jaar.

Ik ben uiteraard op de hoogte van de problemen aan het Bordetkruispunt. Toen de MIVB er sporen aanlegde, schilderde ze een dambord dat het volledige centrum van het kruispunt innam. Dat leidde tot grote chaos, omdat de bestuurders niet meer wisten hoe ze het kruispunt moesten oversteken.

Die wegmarkering is nu vervangen door een duidelijkere markering. Sindsdien krijgen we geen klachten meer.

Andere klachten gingen over de onhandige plaatsing van kleine reclameborden, waardoor bepaalde oversteekplaatsen voor voetgangers minder zichtbaar werden. Dat is een gemeentelijke bevoegdheid, maar mijn administratie heeft Clear Channel wel gevraagd om de borden te verplaatsen en dat is op 8 mei ook gebeurd.

Mobiel Brussel moet voor de zomer maanden van 2012 een gewijzigde vergunning aanvragen, die rekening houdt met de veranderingen in de tracés van de lijnen.

Bij die gelegenheid zal de administratie ook een oplossing zoeken voor de afsluiting van het Bordetkruispunt voor het verkeer uit de Raketstraat. Nu is er enkel een wegmarkering en houdt niemand zich aan het verbod. De toegang moet fysiek afgesloten worden, maar toch moet het openbaar vervoer er nog door kunnen.

problématique de la fermeture de l'accès au carrefour Bordet pour les usagers venant de la latérale à l'avenue Léopold III, c'est-à-dire la rue de la Fusée. La matérialisation de cette interdiction, actuellement en marquage, n'est absolument pas respectée et génère des risques supplémentaires d'accidents à ce carrefour. Une fermeture physique de ce débouché, tout en conservant le passage des transports en commun, sera proposée.

Comme vous pouvez le constater, nous travaillons à la résolution des différents problèmes.

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

M. Philippe Close.- Je n'ai pas compris ce qui bloquait exactement à la commune de Schaerbeek.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ils n'ont pas accepté d'entreprendre des travaux...

M. Philippe Close.- Ce n'est pas le principe du rond-point, mais bien le phasage des travaux qui est en question ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est bien cela.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'ouverture et le maintien des passerelles cyclables existantes sur l'avenue de la Reine et sur le pont De Trooz".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Il y a quelque temps, je vous interrogeais sur la*

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Wat is het probleem bij de gemeente Schaerbeek?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ze willen de werkzaamheden niet van start laten gaan.*

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Het is dus niet de rotonde die hen stoort, maar wel de fasering van de werkzaamheden?*

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

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het openhouden en behouden van de bestaande fietsbruggen op de Koninginnelaan en aan de De Troozbrug".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Enige tijd geleden heb ik u al ondervraagd over de mogelijkheid om een

possibilité d'aménager une nouvelle passerelle cyclable à la place Saintelette, sur le modèle de celles de l'avenue de la Reine et du pont De Trooz.

Le pont De Trooz est un carrefour compliqué : il est traversé par plusieurs autoroutes urbaines, par des voies de tram et de bus, ainsi que par deux importants itinéraires cyclables régionaux.

Votre prédécesseur, le ministre Chabert, a fait aménager à la fin 2002 des passerelles cyclables séparées, ce qui est à saluer, puisque, à l'époque, la logique dominante s'opposait à l'aménagement d'infrastructures cyclables séparées de la chaussée.

La situation a heureusement évolué et le gouvernement opte aujourd'hui pour une infrastructure cyclable solide, confortable et séparée. Une passerelle cyclable séparée permet de traverser le pont sans croiser les rails de trams, sans entrer en conflit avec le trafic routier ou les piétons, et de poursuivre son trajet en ligne droite sans devoir zigzaguer.

Or, l'une de ces passerelles cyclables est fermée depuis des mois sans aucune explication et sans raison valable.

Les cyclistes apprécient le confort de ces deux passerelles cyclables, qui sont suffisamment larges, bien éclairées et conçues dans un matériau antidérapant.

Pourquoi l'une de ces passerelles est-elle fermée au trafic cycliste depuis des mois ? Quand les deux passerelles seront-elles à nouveau accessibles aux cyclistes ?

Est-il exact que les passerelles cyclables seront transformées à terme en passerelles piétonnes et les cyclistes renvoyés dans la circulation ? Comment justifier une telle décision dans le cadre de la politique actuelle qui vise à séparer au maximum les cyclistes de la circulation routière ?

Quels sont les arguments ou les éléments scientifiques qui ont justifié la fermeture des passerelles cyclables ? Cette fermeture a-t-elle des répercussions financières ?

À qui incombe, en dernière instance, cette décision ? Les cyclistes sont-ils consultés et de quelle manière ?

nieuwe fietsbrug aan te leggen aan het Sainteletteplein. Als voorbeelden gaf ik de fietsbruggen op de Koninginnelaan en aan de De Troozbrug.

Aan de De Troozbrug komt een kluwen van invalswegen samen, zoals de Koninginnelaan, de Vilvoordsesteenweg, de Werkhuizenkaai, de Claessenstraat en de Groendreef. Het zijn allemaal stadsautowegen die op basis van een 'autologica' zijn aangelegd. Het is een ingewikkeld kruispunt, aangezien heel wat vervoersmodi mekaar daar kruisen. Zo lopen er aan weerszijden van de brug tramsporen en buslijnen. Voorts kruisen hier twee belangrijke gewestelijke fietsroutes, namelijk de kanaalroute en de GFR 10. Ik gebruik nog altijd de oude nummering, omdat de huidige nummering allesbehalve logisch of duidelijk is voor niet-ingewijden.

Uw voorganger, minister Chabert, heeft in 2002 aparte fietsbruggen laten aanleggen, die nog altijd door tal van fietsers worden gewaardeerd. Dat was toen niet evident, aangezien de Brusselse administratie er aanvankelijk tegen gekant was. Toen gold de logica om fietsers maximaal met het verkeer te mengen en geen gescheiden fietsinfrastructuur aan te leggen.

Gelukkig is het tij gekeerd en kiest de huidige regering volop voor degelijke, comfortabele en gescheiden fietsinfrastructuur. Een gescheiden fietsbrug biedt immers het voordeel dat men de tramsporen niet hoeft over te steken, men niet in conflict komt met het autoverkeer of met de voetgangers en dat de fietsers in een rechte lijn kunnen doorfietsen zonder te hoeven zigzaggen.

Groot was mijn verwondering toen ik een aantal weken geleden vaststelde dat een van de twee fietsbruggen met dranghekken was afgesloten. De situatie blijkt al een paar maanden te bestaan en niemand weet waarom. Er is ook geen zichtbare valabele reden voor het afsluiten van de fietsbrug.

Op een fietscongres in september 2011 hoorde ik een vertegenwoordiger van de fietsclub van Mوبiel Brussel een pleidooi houden om de fietsbruggen enkel voor voetgangers voor te behouden en de fietsers opnieuw met het gemotoriseerd verkeer te mengen. Dat standpunt is onaanvaardbaar. Daardoor wordt de situatie voor fietsers verslechterd in plaats van verbeterd, des te meer

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Il existe une raison légitime pour la fermeture de la passerelle cyclable au square De Trooz : certaines planches manquent, ce qui peut provoquer la chute des piétons et des cyclistes.*

La passerelle est restée fermée le temps de vérifier qui devait se charger de la réparation. Avant la fin du mois, une réparation provisoire ou définitive sera exécutée de manière à ce que la passerelle soit à nouveau utilisable pour les piétons et les cyclistes.

En ce moment, il n'est pas prévu de transformer les passerelles cyclables en des passerelles piétonnes. Mélanger les cyclistes avec la circulation routière sur le pont très fréquenté n'est pas une bonne idée. Il convient toutefois de noter que ces ponts ne sont pas réservés aux cyclistes, mais peuvent également être empruntés par les piétons.

omdat veel vrachtwagens en andere grote voertuigen de brug oversteken.

Beide fietsbruggen worden door de fietsers als comfortabel ervaren. Ze zijn voldoende breed, voldoende verlicht en zijn in niet-glijdend materiaal vervaardigd.

Waarom is een van de fietsbruggen afgesloten voor het fietsverkeer? Sinds wanneer is dat zo? Wanneer worden beide fietsbruggen opnieuw opgesteld voor fietsers?

Klopt het dat de fietsbruggen op termijn zullen omgevormd worden tot voetgangersbruggen en fietsers opnieuw gemengd worden met het autoverkeer? Hoe rijmt men dat met het huidige beleid om de fietsers maximaal van het autoverkeer gescheiden te houden op aparte fietspaden?

Op basis van welke argumenten of wetenschappelijke elementen werd beslist om de fietsbruggen af te sluiten voor het fietsverkeer? Wat is de kostprijs daarvan?

Wie beslist daar uiteindelijk over? Krijgen de fietsers inspraak? Op welke wijze zullen de fietsers geconsulteerd worden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er is wel degelijk een gegronde reden om de fietsbrug aan de De Troozsquare af te sluiten. Er ontbreken namelijk enkele loopplanken, waardoor voetgangers en fietsers zouden kunnen vallen. Kinderen zouden zelfs door het brugdek kunnen vallen.

De fietsbrug is al een hele tijd afgesloten. Er moet immers worden nagegaan wie de herstelling moet uitvoeren. Voor het einde van de maand wordt er eventueel een voorlopige herstelling uitgevoerd, zodat de brug weer bruikbaar wordt voor fietsers en voetgangers.

Er zijn momenteel geen plannen om fietsbruggen om te vormen tot voetgangersbruggen. Het lijkt me geen goed idee om fietsers tussen het drukke autoverkeer op de brug te laten rijden. Wel is het de bedoeling dat de bruggen niet alleen door fietsers, maar ook door voetgangers worden gebruikt. Ik weet niet waar de geruchten vandaan komen, maar

L'aménagement de pistes cyclables séparées est privilégié partout où c'est possible. Toute intervention ayant une influence sur l'infrastructure cyclable fait l'objet de discussions lors de la Commission vélo régionale, en présence d'un expert de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et de représentants des associations bruxelloises de défense des cyclistes.

Dans le cadre du réaménagement des Itinéraires cyclables régionaux (ICR), une étude examine en ce moment s'il est possible de faciliter la traversée du pont pour les cyclistes.

Chaque aménagement de piste cyclable fait l'objet d'une enquête publique, durant laquelle tous les Bruxellois peuvent s'exprimer.

L'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) délivre les permis et détermine les conditions de délivrance.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Vous me rassurez. La lenteur des travaux est néanmoins regrettable. Le fait que la passerelle soit accessible également aux cyclistes est une bonne chose. Le temps d'attente aux feux de signalisation est, par ailleurs, encore trop long pour les cyclistes.*

er zijn geen plannen om fietsbruggen om te vormen tot voetgangersbruggen.

Ik probeer waar mogelijk gescheiden fietspaden te laten aanleggen. De fietsbruggen komen niet in het gedrang. Het aanleggen van fietsinfrastructuur is soms erg complex. Er moet met zeer veel factoren rekening worden gehouden, zoals de veiligheid van fietsers en voetgangers, en de beschikbare ruimte. De gewestelijke fietscommissie kan zich uitspreken over nieuwe fietsinfrastructuur in het Brussels Gewest. Op die vergaderingen is altijd een expert van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) aanwezig. De commissie werkt aan de veiligheid van fietsers.

Naar aanleiding van de aanleg van de gewestelijke fietsroutes (GFR's) wordt bestudeerd of het oversteken van bruggen vlotter kan. We kunnen overwegen om fietsers vrij rechts te laten afslaan. Tegenwoordig verliezen ze heel wat tijd op twee rijvakken met verkeerslichten, wat erg frustrerend is. Het zou mogelijk zijn om slechts één vak zonder lichten in te voeren. Fietsers rijden graag door, en mijn diensten gaan na hoe ze dat kunnen bevorderen.

Ik herhaal dat alles wordt besproken in de gewestelijke fietscommissie, in het bijzijn van vertegenwoordigers van de Brusselse fietsverenigingen. Ik krijg steeds meer de indruk dat die vertegenwoordigers stilaan meer aandacht besteden aan het bredere fietspubliek en niet enkel aan de waaghalzen. Bij de aanleg van fietspaden wordt er altijd een openbaar onderzoek gevoerd, waarin alle Brusselaars inspraak kunnen krijgen. Het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) verstrekt de vergunningen en bepaalt daarvoor de voorwaarden. Soms worden plannen van Mobiel Brussel om de een of andere reden door het BROH gewijzigd.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- U stelt mij gerust. Het enige minpuntje is dat het heel lang duurt voor zo'n herstelling gebeurt. Ik hoop dat er voortaan sneller kan worden opgetreden.

Het positieve is dat de brug niet louter een voetgangersbrug wordt en dat er nog steeds plaats zal zijn voor de fietsers.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DE RIDDER

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

**concernant "la fermeture du tunnel
Cinquantenaire-Loi".**

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

M. Paul De Ridder (*en néerlandais*).- *Infrabel a annoncé la fermeture exceptionnelle au trafic automobile, cet été, du tunnel du Cinquantenaire et du tunnel Loi en direction du centre. Ceci, afin de réaliser des travaux importants à la gare multimodale de Bruxelles-Schuman. Touring déplore l'absence choquante de communication concernant la fermeture des tunnels bruxellois, ainsi que l'absence de coordination entre les différents chantiers de la Région et des communes. Touring ajoute que Bruxelles prend les nuisances, et les mesures pour les limiter, à la légère. Ainsi, les travaux seraient interrompus le week-end et la nuit.*

De telles critiques avaient déjà été formulées lors de la fermeture des tunnels de la Woluwe et Reyers en juin dernier.

Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre craint des nuisances dans sa commune, liées au trafic automobile supplémentaire en surface. Il plaide dans Le Soir pour que l'on renonce à l'horaire d'été du métro pendant les travaux. Vous a-t-il officiellement fait part de cette piste de réflexion ? Si oui, qu'avez-vous répondu ?

Quels acteurs et organisations sont-ils consultés au

Overigens blijft er nog een probleem bestaan voorbij de brug: de fietsers moeten erg lang wachten aan de verkeerslichten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

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

betreffende "het afsluiten van de Jubelpark-Wettunnel".

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

De heer Paul De Ridder.- Deze zomer worden de Jubelparktunnel en de Wettunnel richting centrum uitzonderlijk afgesloten voor het autoverkeer om belangrijke werken te kunnen uitvoeren aan het multimodale station Schuman. Dat meldt spoorbeheerder Infrabel.

Touring heeft het in zijn persmededeling van 26 april 2012 over een stuitend gebrek aan communicatie over de sluiting van de Brusselse tunnels. Ik citeer: "Het grote pijnpunt in Brussel is dat er geen enkel overleg is met de organisaties, geen enkele coördinatie tussen de verschillende wegenwerken van het gewest noch van de gemeentebesturen. Gevolg is een niet te overzien kluwen van afgesloten straten, verbindingswegen, pleinen, kruispunten, omleidingen met opnieuw wegenwerken en tal van verliesuren voor de al zo gekwelde Brusselse werknemers en pendelaars. Intussen werd de andere verbindingsweg naar en van Brussel, de Leuvensesteenweg, gewoon verkeersvrij gemaakt en zijn de werken aan het belangrijke kruispunt Kunst-Wet nog niet afgerond. (...) In Brussel neemt men het niet zo nauw met de verkeershinder en met maatregelen om die te beperken: er wordt niet gewerkt in het weekend en ook niet 's nachts. (...) Voor wegenwerken raadpleegt men wel even de MIVB en de betrokken

sujet des travaux et des mesures à prendre ?

Quels travaux ont-ils été discutés au sein de la Commission de coordination des chantiers ? Y a-t-on formulé des remarques concernant l'agencement des travaux et des autres travaux de voirie ?

Touring affirme que l'on ne travaille pas la nuit et le week-end en Région de Bruxelles-Capitale, contrairement aux Régions flamande et wallonne. Est-ce exact ? Si oui, pourquoi ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *À ma connaissance, ni la commune de Woluwe-Saint-Pierre, ni Touring n'ont adressé de courrier officiel à mon administration à ce sujet. Je peux cependant vous communiquer que l'application de l'horaire d'été sur ligne de métro 1 va être réduite.*

Afin de promouvoir cette mesure auprès des usagers de la route, des brochures seront distribuées aux carrefours stratégiques à proximité des travaux. Ces informations peuvent également être consultées sur le site www.tunnels2012.be.

Beliris et Infrabel, maîtres d'ouvrage de la gare ferroviaire, ont organisé régulièrement des réunions de concertation avec les parties concernées. Un bureau d'études a été chargé d'examiner différentes alternatives pour les déviations. Ensuite, une concertation étroite a été

gemeente, maar geen enkele vertegenwoordigende organisatie van de weggebruiker, alhoewel deze in eerste instantie de hinder te verwerken krijgt."

Gelijkaardige kritiek hoorden we eerder al bij het afsluiten van de Woluwetunnel en de Reyers-Meisertunnel in juni vorig jaar. Dat gaf toen ook aanleiding tot een parlementair debat in onze commissie op 29 juni 2011.

De burgemeester van Sint-Pieters-Woluwe vreest voor overlast door extra bovengronds autoverkeer in zijn gemeente. In Le Soir pleit hij ervoor om de metro tijdens de werken niet te laten terugvallen op de zomerdienstregeling. Heeft hij dat denkspoor officieel bij u aangekaart? Zo ja, wat was uw antwoord?

Met welke actoren en organisaties werd overleg gepleegd over de werken en de te nemen maatregelen? Werden de werken besproken in de commissie voor de Coördinatie van de Werken? Werden er daar opmerkingen gemaakt over de afstemming op andere wegwerkzaamheden?

Touring beweert dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 's nachts en in het weekend niet wordt gewerkt, in tegenstelling tot het Vlaams en Waals Gewest. Klopt dat? Waarom is dat zo?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Bij mijn weten heeft noch de gemeente Sint-Pieters-Woluwe noch Touring hierover een officieel schrijven gericht aan mijn administratie of aan mijzelf. Ik kan u wel zeggen dat de MIVB de jaarlijkse zomerregeling op metrolijn 1 zal inkorten, zodat het aanbod groter zal zijn dan normaal tijdens de zomermaanden. Daarmee willen we de hinder beperken en pendelaars aansporen om het openbaar vervoer te gebruiken.

Om deze maatregel bekend te maken bij de weggebruikers, zullen in de periode vlak voor de start van de werken brochures worden uitgedeeld op de strategische kruispunten in de buurt van de werken. De informatie is ook beschikbaar op de speciaal hiervoor opgerichte webpagina www.tunnels2012.be.

Beliris en Infrabel, de bouwheren van het trein-

organisée avec les services des police locale et fédérale et des plans de signalisation ont été établis.

Par ailleurs, une concertation a été initiée avec la STIB, les pompiers, Bruxelles Mobilité, les institutions européennes, l'autorité fédérale, les autorités flamandes et les administrations communales.

Ces travaux ont régulièrement fait l'objet de discussions détaillées au sein de la commission régionale de coordination des chantiers, qui a étudié différents scénarios afin de limiter les inévitables désagréments routiers. Des adaptations aux plans de déviation ont été proposées à Beliris, qui les a intégrées, dans la mesure du possible, dans les plans de signalisation définitifs.

Pour les travaux routiers déjà prévus sur les itinéraires de déviation et les voies alternatives, le phasage des travaux a été adapté de manière à ne pas occasionner de désagréments supplémentaires.

La viabilité du trafic sur les voiries concernées et dans les quartiers résidentiels environnants est au centre des priorités lors de l'analyse de chaque dossier par la commission de coordination.

Si la durée, la période et la méthode de travail le permettent ou le nécessitent, la commission indique dans son avis l'obligation de travailler de nuit ou le week-end et de réduire au maximum les perturbations pour la circulation.

Des travaux de nuit sont donc bel et bien programmés, mais nous devons tenir compte, dans cette Région plus que dans les autres, du repos nocturne des riverains.

La durée de trois mois est en fait le délai le plus court nécessaire à la réalisation des travaux du tunnel Loi, en travaillant jour et nuit, sept jours sur sept, même pendant les congés du bâtiment. Vu les difficultés à prévoir, je veux encourager tout le monde à utiliser les transports en commun.

station, hebben regelmatig overlegvergaderingen georganiseerd met alle betrokken partijen. Eerst en vooral hebben ze een adviesbureau ingeschakeld om voorstellen uit te werken waarin verschillende alternatieven werden onderzocht voor de omleidingen tijdens de werken. Daarna hebben ze in eerste instantie nauw overlegd met de lokale en federale politiediensten over de voorgestelde omleidingen en werden de bijbehorende signalisatieplannen opgesteld.

Vervolgens ging het overleg van start met de MIVB, de brandweer, Mobiel Brussel (Coördinatiecommissie voor Wegenwerken, Mobiliteitscentrum, Directie Taxi's, Communicatiedienst), de Europese overheid, de federale overheid (Infrabel, Regie der Gebouwen, Defensie), de Vlaamse overheid (Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, het Vlaams Verkeerscentrum) en de gemeentebesturen.

De werkzaamheden werden regelmatig en heel uitvoerig besproken in de Gewestelijke Coördinatiecommissie voor Wegenwerken, die verschillende scenario's heeft bestudeerd om de onvermijdelijke verkeershinder tot een minimum te beperken. Aanpassingen aan de omleidingsplannen werden voorgesteld aan Beliris, die die in de mate van het mogelijke heeft geïntegreerd in de uiteindelijke signalisatieplannen.

Bij reeds geplande wegenwerkzaamheden op de omleidingsroutes en alternatieve wegen, zoals de heraanleg van de Leopold III-laan en de werkzaamheden aan het metrostation Kunst-Wet, werd de fasering zo aangepast dat ze geen bijkomende hinder veroorzaken. Mobiel Brussel zal trouwens van de afsluiting van de tunnels gebruikmaken om er kleine werken uit te voeren.

Het belangrijkste uitgangspunt bij de analyse van ieder dossier in de coördinatiecommissie is de verkeersleefbaarheid op de betrokken wegen en in de omliggende woonwijken. De commissie houdt niet enkel rekening met het autoverkeer, maar ook met de veiligheid van voetgangers, fietsers en personen met een beperkte mobiliteit, alsook met de doorstroming van het openbaar vervoer en de taxi's. Bij het formuleren van een advies houdt de coördinatiecommissie ook rekening met de activiteit in de buurt van de werkzaamheden, zoals markten, het uitgaansleven of scholen.

Als de voorgestelde duur, periode en manier van

werken het mogelijk of zelfs noodzakelijk maken, legt de commissie in haar advies de verplichting op om 's nachts of in het weekend te werken om zo de verkeershinder tot een minimum te beperken. Zo gebeuren de werkzaamheden voor de vervanging van de sporen op de kruispunten van de Woestelaan tijdens verlengde weekends en 's nachts.

Er wordt dus zeker 's nachts gewerkt, maar in dit stadsgewest moeten we, meer dan in de andere gewesten, rekening houden met de nachtrust van de omwonenden.

Drie maanden is werkelijk de kortste tijd waarin de werkzaamheden aan de Wettunnel kunnen worden voltooid. Er wordt dag en nacht gewerkt, zeven dagen op zeven, zelfs in het bouwverlof. Daardoor vallen de werkzaamheden uiteraard duurder uit. Toch willen we het zo aanpakken, omdat we anders hopeloze verkeersproblemen zullen veroorzaken. We zullen twee moeilijke weken beleven. De laatste twee weken van juni zullen meevallen, maar in de eerste twee weken van september kunnen er problemen ontstaan. Daarom wil ik iedereen aansporen het openbaar vervoer te gebruiken.

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

M. Paul De Ridder (*en néerlandais*).- *Cette suggestion me semble en effet très judicieuse.*

- L'incident est clos.

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

De heer Paul De Ridder.- Het lijkt me inderdaad een heel nuttige suggestie om zo veel mogelijk van het openbaar vervoer gebruik te maken.

- Het incident is gesloten.