



**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 10 JUILLET 2013**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 10 JULI 2013**

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

QUESTION ORALE	7
- de M. Arnaud Pinxteren	7
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "l'évaluation de la phase test des 'tourne-à-droite' cyclistes".	
INTERPELLATIONS	10
- de Mme Carla Dejonghe	10
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la concertation entre l'asbl Bruksellive et la STIB dans le cadre du prolongement de la ligne de bus N18".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	11
concernant "les plans de déplacements pour les événements Bruksellive et Couleur Café".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>	13
- de Mme Viviane Teitelbaum	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

INHOUD

MONDELINGE VRAAG	7
- van de heer Arnaud Pinxteren	7
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de evaluatie van de testfase van het rechts afslaan van de fietsers".	
INTERPELLATIES	10
- van mevrouw Carla Dejonghe	10
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het overleg tussen de vzw Bruksellive en de MIVB in het kader van de verlenging van buslijn N18".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	11
betreffende "de evenementvervoerplannen van Bruksellive en Couleur Café".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	13
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	16
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "l'accès aux immeubles et aux garages durant les chantiers".		betreffende "de toegang tot gebouwen en garages tijdens werken".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	18	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	18
- de M. Vincent De Wolf	21	- van de heer Vincent De Wolf	21
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'avis de la Commission de la protection de la vie privée relatif au projet de Plan régional de politique de stationnement".		betreffende "het advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer over het ontwerp van Gewestelijk Parkeerplan".	
- de M. Vincent De Wolf	22	- van de heer Vincent De Wolf	22
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'autorisation du Comité sectoriel de la sécurité sociale et de la santé relatif au projet de Plan régional de politique de stationnement".		betreffende "de machtiging van het Sectoraal Comité van de Sociale Zekerheid en van de Gezondheid inzake het ontwerp van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Vincent De Wolf.</i>	26	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Vincent De Wolf.</i>	26
QUESTIONS ORALES	29	MONDELINGE VRAGEN	29
- de Mme Carla Dejonghe	29	- van mevrouw Carla Dejonghe	29
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'utilisation de taxis par des personnes à mobilité réduite".		betreffende "het taxigebruik door mensen met een beperkte mobiliteit".	
- de Mme Sophie Brouhon	32	- van mevrouw Sophie Brouhon	32

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 sécurité routière place Sainte-Croix à Ixelles".		betreffende "de verkeersveiligheid aan het Heilig Kruisplein in Elsene".	
- de Mme Sophie Brouhon	34	- van mevrouw Sophie Brouhon	34
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 réservation temporaire d'emplacements de taxi et du parking souterrain de Flagey pour l'événement Audi".		betreffende "het tijdelijk voorbehouden van taxiplaatsen en de ondergrondse parking aan Flagey voor het Audi-evenement".	
- de M. Dominiek Lootens-Stael	36	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	36
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 commande de nouveaux bus pour la STIB passée auprès d'un constructeur allemand".		betreffende "de bestelling van nieuwe MIVB-bussen bij een Duitse constructeur".	
- de Mme Céline Delforge	39	- van mevrouw Céline Delforge	39
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 sécurisation du pont de l'avenue de la Couronne".		betreffende "de beveiliging van de brug op de Kroonlaan".	
- de Mme Céline Delforge	41	- van mevrouw Céline Delforge	41
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la sécurité des piétons au rond-		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de veiligheid van de voetgangers	

point de la Porte de Namur".		aan het verkeersplein van de Naamsepoort".	
- de Mme Céline Delforge	44	- van mevrouw Céline Delforge	44
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la prononciation des arrêts dans les véhicules de la STIB".		betreffende "de uitspraak van de haltes in de MIVB-voertuigen".	

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

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'évaluation de la phase test des 'tourne-à-droite' cyclistes".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Il y a un an, je vous interpellais à l'occasion de la phase test des tourne-à-droite pour cyclistes que vous veniez de lancer avec votre collègue, Mme Brigitte Grouwels.

Nous nous réjouissons de cette initiative qui, moyennant certaines conditions et précautions, devait favoriser la circulation des cyclistes et ainsi inciter plus de personnes encore à utiliser ce mode de transport parfaitement adapté au milieu urbain.

Cette phase test, menée en collaboration avec l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), portait sur 10 carrefours et devait durer de mai à septembre 2012. Vous aviez par ailleurs annoncé un budget permettant de financer le placement des panneaux B22 et B23 par les communes. L'évaluation de cette phase test a-t-elle été réalisée et, dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

De nouvelles mesures ont-elles été planifiées ? Je pense par exemple à l'extension du dispositif de tourne-à-droite à d'autres carrefours régionaux ou à l'adaptation des conditions de mise en place. Des

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pinxteren.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de evaluatie van de testfase van het rechts afslaan van de fietsers".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Een jaar geleden interpelleerde ik u over de testfase van het rechts afslaan voor fietsers. Dit is een uitstekend initiatief, dat het fietsverkeer vlotter kan maken en zo nog meer mensen ertoe kan aanzetten om de fiets te gebruiken.

De testfase, in samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), liep op tien kruispunten van mei tot september 2012. Is die test ondertussen geëvalueerd en wat zijn de resultaten? Plant u nieuwe maatregelen? Zult u het rechts afslaan uitbreiden tot andere kruispunten?

U hebt ook een budget om de gemeenten te helpen bij het plaatsen van de borden B22 en B23. Wat doet u om de gemeenten aan te moedigen om het rechts afslaan in te voeren? Hebben de gemeenten het budget voor de borden in 2012 benut?

démarches ont-elles été entreprises envers les communes pour les inciter à mettre ce dispositif en place ? Le budget 2012 réservé au financement des panneaux ad hoc par les communes a-t-il été utilisé par celles-ci ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État .- Je ne vais pas retracer l'historique complet de la question, mais vous savez qu'après la phase test des panneaux B23 dans différents carrefours, l'IBSR a réalisé un rapport d'évaluation. Ce rapport conclut que la pose des panneaux aux lieux de franchissement des feux rouges ne présentent pas de risque supplémentaire pour les piétons, ni même pour les autres usagers.

Il a été observé que ce n'est que lorsque des panneaux supplémentaires explicatifs étaient mis en place qu'il y avait un réel changement de comportement. Sans ces panneaux, les usagers conservent leurs habitudes (arrêt ou passage).

Il a donc été décidé d'étendre la mesure à tous les carrefours à feux gérés par la Région, pour autant que certains critères soient respectés.

Les critères, outre les règles précisées par le Code de la route, sont les suivants :

- le régime de vitesse ne peut être supérieur à 50km/h ;
- la visibilité doit être bonne, tant du point de vue du conducteur venant de gauche que du cycliste s'apprêtant à tourner à droite ;
- les carrefours doivent être de configuration simple, à savoir quand le cycliste rejoint une piste cyclable ou chemine dans une bande bus+vélo.

Ces conditions sont posées pour éviter tout malentendu ou toute confusion qui pourrait mener à des accidents. Nous sommes dans la phase de démarrage pour l'instauration d'une nouvelle règle, il nous faut donc avancer prudemment.

Il y a 476 carrefours à feux et 130km de pistes cyclables gérés par la Région. Nous avons procédé au croisement de ces données et cela nous donne un ensemble de 255 carrefours éventuels. Nous allons les examiner en priorité, puisqu'ils débouchent sur

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Uit het evaluatierapport van het BIVV na afloop van de test blijkt dat er geen bijkomend risico was voor de voetgangers of voor andere weggebruikers. Wel bleek een echte gedragswijziging pas op te treden wanneer er extra verklarende borden werden geplaatst. Anders behielden de weggebruikers hun gewoonten.*

We hebben besloten om het rechts afslaan voor fietsers uit te breiden tot alle kruispunten met verkeerslichten die door het gewest worden beheerd, op voorwaarde dat:

- *de maximumsnelheid niet hoger is dan 50 km/u;*
- *de zichtbaarheid goed is voor zowel de bestuurders die van links komen als de fietsers;*
- *de fietser na het afslaan een fietspad of een bus- en fietsstrook vindt.*

Die voorwaarden zijn nodig om ongelukken te vermijden.

Het gewest beheert 476 kruispunten met verkeerslichten en 130 km fietspaden. 255 kruispunten komen in aanmerking omdat er een fietspad ligt. De administratie kijkt nu ter plekke of de omstandigheden zich lenen tot rechts afslaan voor fietsers.

Er zijn alvast 86 nieuwe borden gepland. Momenteel rondt de administratieve procedures af, namelijk de adviezen van de gemeenten en de ministeriële besluiten over de bijkomende politiereglementen die voor elk bord nodig zijn.

Deze eerste groep kruispunten vertegenwoordigt 15 à 20% van de potentiële kruispunten. Voor de andere kruispunten moet nog ter plaatse worden onderzocht of aan alle voorwaarden voldaan is. Wij zetten het onderzoek voort en gaan ook in op vragen van fietsers of gemeenten.

une piste cyclable. Ces carrefours ont été identifiés par l'administration. Celle-ci procède actuellement à l'examen des lieux afin d'envisager la faisabilité de la mise en place réelle de cette mesure.

Une première partie a été analysée. Nous prévoyons 86 panneaux supplémentaires. Nous finalisons les procédures administratives, à savoir les avis des communes et la signature des arrêtés ministériels portant sur les règlements complémentaires de police, nécessaires pour chaque panneau.

Ce premier groupe de carrefours représente entre 15 et 20% de ceux que nous pourrions équiper. Les 255 restants doivent encore faire l'objet d'une analyse in situ. Il est impossible de réaliser une estimation plus précise, car chaque carrefour doit être étudié et chacune de ses artères doit être analysée sur la base des critères susmentionnés.

Nous poursuivons la mise en place de cette signalisation par l'examen systématique des carrefours en procédant par accès routier. Nous répondons également, au cas par cas, aux demandes de cyclistes ou de communes qui nous sont adressées.

J'en viens aux incitants pour les communes. En 2012, aucune commune n'a reçu de subsides, car nous voulions attendre le rapport d'évaluation de l'IBSR publié à la fin du mois de novembre 2012. Le 1^{er} février 2013, une réunion d'information s'est tenue sur le soutien régional aux actions communales de mobilité. Un document a été remis aux communes ; elles ont pu y marquer leur intérêt pour un soutien régional à la pose de panneaux sur voirie communale.

Ce dernier consiste en un montant maximal de 10.000 euros affecté à la pose de tels panneaux. Trois communes ont manifesté leur intérêt : Bruxelles, Anderlecht et Watermael-Boitsfort. Ces deux dernières ont déjà soumis des plans à la Région pour avis. Les panneaux devraient y être installés pour la fin de l'année.

D'avance, je remercie les communes pour l'accueil qu'elles réserveront au franchissement des feux rouges sur les voiries tant communales que régionales.

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

In 2012 ontving geen enkele gemeente subsidies omdat we het evaluatierapport wilden afwachten. Op 1 februari 2013 organiseerden we een informatievergadering over de gewestelijke steun voor gemeentelijke mobiliteitsacties. De gemeenten konden daarbij aangeven of ze geïnteresseerd waren in gewestelijke steun voor de borden B22 en B23 langs gemeentelijke wegen.

Die plaatsing zou in totaal maximaal 10.000 euro kosten. Brussel, Anderlecht en Watermaal-Bosvoorde zijn geïnteresseerd en de laatste twee hebben het gewest al een advies gevraagd over hun plannen. De borden zouden er nog dit jaar komen.

De voorzitter. - De heer Pinxteren heeft het woord.

M. Arnaud Pinxteren.- Merci pour votre réponse précise. Je ne suis pas vraiment étonné par votre analyse, puisque, pour que le Code de la route devienne vraiment le code de tous les usagers de la route, il faudra y inclure ces tourne-à-droite logiques, que les cyclistes utilisent pour l'instant plutôt dans l'illégalité.

Régulariser cette situation me semble très positif. C'est de bon sens de le faire progressivement et d'éviter les carrefours dangereux, le temps que les mentalités évoluent. 86 carrefours sont compris dans le premier paquet. J'imagine qu'une planification est prévue pour augmenter ce nombre.

Je suis ravi d'entendre que des communes comme Watermael-Boitsfort, Bruxelles-Ville et Anderlecht participent à ce projet. Connaissez-vous le nombre de carrefours communaux qui ont fait l'objet d'une demande d'intervention ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je ne dispose pas de ces informations. Anderlecht et Watermael-Boitsfort ont introduit les plans. Je peux demander la liste et vous communiquer les chiffres. Mais ce n'est pas énorme. Les communes avancent prudemment.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Cela s'inscrit dans une logique progressive effectivement. J'aimerais savoir quels carrefours ont été sélectionnés et pour quelles raisons, l'idée étant de poursuivre la démarche en vue d'étendre le système.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

À MME BRIGITTE GROUWELS,

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Fietsers slaan nu al rechtsaf door het rood, maar dan illegaal. Het verheugt mij dat u die toestand wil regulariseren. Het is ook verstandig om dat geleidelijk aan te doen en de gevaarlijke kruispunten uit te stellen tot de mentaliteit is gewijzigd.*

Ik ben blij dat een aantal gemeenten wil meewerken. Op hoeveel gemeentelijke kruispunten is zo'n bord al gepland?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Die informatie heb ik niet bij de hand. In elk geval gaat het niet om veel kruispunten. De gemeenten zijn voorzichtig.*

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ik zou graag willen weten welke kruispunten er werden geselecteerd en waarom.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

TOT MEVROUW BRIGITTE

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

**concernant "la concertation entre l'asbl
Bruksellive et la STIB dans le cadre du
prolongement de la ligne de bus N18".**

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

**concernant "les plans de déplacements pour
les événements Bruksellive et Couleur Café".**

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Le 27 juillet 2013, les maisons de jeunes néerlandophones organisent le festival de musique gratuit Bruksellive. L'asbl Bruksellive élabore chaque année un plan de mobilité complet et se fixe pour objectif de fournir dès 2015 un transport durable pour au moins la moitié des festivaliers.*

Pour atteindre cet objectif, Bruksellive a pu faire appel, par le passé, à un subside de maximum 15.000 euros, destiné aux associations qui prônent une plus grande utilisation des transports en commun ou le réaménagement de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale.

Les organisateurs prennent diverses mesures pour encourager les festivaliers à se rendre à pied ou à vélo au festival, en instaurant une zone interdite aux voitures autour du site et en appliquant une discrimination positive à l'égard des piétons et des cyclistes.

Il est évident que la STIB doit jouer ici un rôle important, bien que la concertation entre l'asbl Bruksellive et la société de transport public ne soit pas parfaite. Depuis d'édition de 2012, il est fait appel aux services de Noctis, la ligne N18 a été prolongée et sa fréquence augmentée à un bus toutes les dix minutes. Quelque 1.700 festivaliers ont ainsi pu être transportés, mais ce chiffre apparaît insuffisant au regard du nombre de visiteurs : 21.000.

Les organisateurs du festival et la STIB ont dès lors convenu d'augmenter la fréquence à un bus toutes

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

**betreffende "het overleg tussen de vzw
Bruksellive en de MIVB in het kader van de
verlenging van buslijn N18".**

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

**betreffende "de evenementvervoerplannen
van Bruksellive en Couleur Café".**

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Op 27 juli 2013 organiseren de Nederlandstalige jeugdhuisen het gratis muzikfestival Bruksellive. De vzw Bruksellive werkt ieder jaar een volledig mobiliteitsplan uit en stelt zich tot doel om vanaf 2015 voor minstens de helft van de festivalbezoekers te voorzien in duurzaam vervoer van en naar het festival.

Om die doelstelling te halen, kon Bruksellive in het verleden een beroep doen op een subsidie die bedoeld is voor verenigingen die ijveren voor meer openbaar vervoer of voor de herinrichting van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die subsidie bedraagt maximaal 15.000 euro.

De organisatoren nemen verscheidene maatregelen om festivalgangers aan te moedigen om de auto thuis te laten en te voet of met de fiets naar het festival af te zakken. Zo zal men een autovrije zone rond de festivalsite inlassen en wandelaars en fietsers positief discrimineren, door onder meer een grote veilige fietsenstalling aan de ingang van het festivalterrein te installeren, een hersteldienst aan te bieden en begeleide fietstochten vanop een aantal sleutelplaatsen in Brussel te organiseren.

Het is duidelijk dat hier een belangrijke rol voor de MIVB is weggelegd, al loopt het overleg tussen de vzw Bruksellive en de openbaarvervoermaatschappij niet zo vlot. Sinds de vorige festivaaleditie van 2012 werd Noctis ingeschakeld en werd de nachtbus N18 verlengd en zijn frequentie verhoogd tot één bus om de tien

les 7,5 minutes. Cependant, cette mesure s'accompagne d'un coût de 28.400 euros HTVA, soit près du triple de l'édition précédente, notamment parce que l'offre de la STIB comprend aussi du personnel de sécurité. L'asbl n'est pas en mesure de payer ce montant.

La STIB a indiqué aux organisateurs qu'elle diminuerait le prix à 18.000 euros HTVA si l'asbl garantissait une présence policière près des bus de nuit, ce dont l'asbl n'a pas la compétence.

Êtes-vous au courant de la concertation jusqu'ici insatisfaisante entre l'asbl Bruksellive et la STIB ? Se sont-elles revues pour trouver une solution ?

Comment s'est déroulé le service sur la ligne N18 lors de la précédente édition ? Y a-t-il eu des incidents ? Si oui, combien et de quelle nature ? Des agents de sécurité étaient-ils présents ?

L'asbl a-t-elle été informée de la nouvelle réglementation en matière de mobilité applicable aux événements, telle que reprise dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie ? Qu'implique exactement cette nouvelle réglementation pour Bruksellive ?

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Mes questions rejoignent celles de Mme Dejonghe, mais s'étendent aussi à Couleur Café.*

L'ordonnance relative aux plans de déplacements prévoit également une obligation pour les plans de

minuten. Op die manier konden ongeveer 1.700 festivalgangers worden vervoerd. Voor een totaal bezoekersaantal van 21.000 personen bleek dat echter onvoldoende.

Daarom spraken de festivalorganisatoren en de MIVB af om de frequentie te verhogen tot één bus om de 7,5 minuten. Aan die maatregel hangt echter een stevig prijskaartje vast, namelijk 28.400 euro (btw niet inbegrepen). De kostprijs is bijna verdriedubbeld tegenover de vorige festivaleditie, onder meer omdat de MIVB-offerte ook het veiligheidspersoneel van de MIVB omvat. De vzw kan dat bedrag niet betalen.

De MIVB heeft intussen al aan de organisatoren meegedeeld dat ze de prijs wil laten zakken tot 18.000 euro (btw niet inbegrepen), op voorwaarde dat de vzw politiebewaking bij de nachtbussen garandeert. De vzw is echter niet bevoegd om de aanwezige politieagenten aan te sporen om ook op en rond de nachtbussen te patrouilleren. Voorlopig blijft een oplossing uit. De vzw werkt nochtans een lovenswaardig mobiliteitsplan uit, dat volgens ons alle ondersteuning verdient.

Bent u op de hoogte van het tot nog toe onbevredigende overleg tussen de vzw Bruksellive en de MIVB? Hebben ze elkaar al opnieuw ontmoet om tot een oplossing te komen waarin beide partijen zich kunnen vinden?

Hoe verliep de dienstverlening op de nachtbuslijn N18 tijdens de vorige editie? Deden er zich incidenten voor op die lijn en zo ja, hoeveel en van welke aard? Waren er toen ook veiligheidsagenten aanwezig?

Werd de vzw ingelicht over de nieuwe mobiliteitsregeling voor evenementen, zoals die is opgenomen in het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing? Wat houdt die nieuwe regeling precies in voor Bruksellive?

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

De heer Jef Van Damme.- Mijn vragen sluiten aan bij die van mevrouw Dejonghe, maar ze zijn iets ruimer aangezien ze ook over Couleur Café gaan.

De ordonnantie betreffende de vervoerplannen voorziet ook in een verplichting voor

déplacements d'activités. Qu'en est-il de sa mise en œuvre ? Les arrêtés d'exécution ont-ils été pris ?

Comment s'est déroulée la collaboration avec Couleur Café ? Quels efforts la STIB, la Région et l'asbl Zig Zag ont-elles fournis ? Quels subsides l'asbl a-t-elle reçus ?

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La STIB et l'asbl Bruksellive sont parvenues à un accord en matière de transport public pendant et après l'événement.*

L'offre initiale de la STIB tenait compte de l'engagement de personnel de sécurité supplémentaire, jugé nécessaire sur la base de l'expérience de l'année précédente. Il n'existe pas de chiffres exacts sur le nombre d'incidents intervenus, mais ils impliquaient généralement des festivaliers éméchés, avec un comportement agressif.

Comme la STIB souhaitait des garanties supplémentaires en matière de sécurité, elle a repris ce volet dans sa nouvelle proposition, entraînant une augmentation du prix. Au cours des négociations, la commune de Bruxelles-Ville a fait savoir qu'elle pouvait déployer des policiers supplémentaires. La STIB a dès lors formulé une nouvelle proposition, qui a obtenu l'accord de l'organisateur, pour un montant confidentiel, mais bien inférieur aux 18.000 euros mentionnés par Mme Dejonghe. Le montant est légèrement supérieur à celui de l'année dernière, puisque la STIB a renforcé la capacité et la fréquence de la ligne N18.

Pour les futures éditions, l'organisateur estime que 9.000 visiteurs pourraient utiliser les transports publics. La STIB s'en réjouit, mais estime qu'il faudra sérieusement songer à des solutions de mobilité complémentaires. En effet, Bruksellive se

activiteitenvervoerplannen. Hoever staat de uitvoering van die ordonnantie? Moeten er nog uitvoeringsbesluiten worden uitgevaardigd of is dat al gebeurd?

Mevrouw Dejonghe vraagt naar de stand van zaken van het overleg met Bruksellive. Zelf wil ik dieper ingaan op de samenwerking met Couleur Café. Dat festival is ondertussen al achter de rug, maar ik diende mijn interpellatie in op 6 juni. Hoe is het festival verlopen? Welke inspanningen hebben de MIVB, het gewest en de vzw Zig Zag geleverd? Welke subsidies heeft de vzw gekregen?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Laat ik meteen met de deur in huis vallen en het goede nieuws aankondigen dat de MIVB en Bruksellive erin zijn geslaagd om een overeenkomst te bereiken over het openbaar vervoer tijdens en na afloop van het evenement.

Het heeft weinig zin om in detail het hele verloop van de onderhandelingen uit de doeken te doen. Het komt erop neer dat het initiële aanbod van de MIVB rekening hield met de inzet van extra veiligheidspersoneel. De MIVB achtte dat nodig op basis van de ervaring van vorig jaar. Het aanwezige MIVB-veiligheidspersoneel moest toen, op het einde van het festival, immers versterking oproepen ten gevolge van het gedrag van bepaalde festivalgangers.

Ik beschik niet over precieze cijfers over het aantal incidenten, maar over het algemeen ging het om festivalgangers die zich agressief gedroegen en ver boven hun theewater waren. Bovendien liep de communicatie met de organisator net op dat moment niet optimaal. Omdat de MIVB extra garanties nodig achtte op het vlak van de veiligheidsbewaking, nam ze dat luik op in haar nieuwe voorstel, met een hogere prijs tot gevolg.

Aangezien de stad Brussel in de loop van de onderhandelingen liet weten extra politie te kunnen inzetten, viel die extra kost voor de MIVB weg. Er werd een nieuw voorstel gedaan, waarmee de organisator akkoord ging. Het precieze bedrag maakt deel uit van een overeenkomst tussen de

tient à un endroit relativement éloigné des lignes à grande capacité de la STIB. De plus, l'heure à laquelle le festival se termine ne correspond pas à l'horaire des transports publics.

D'autres événements bénéficient d'une subvention pour financer l'offre supplémentaire de transport de la STIB : Museum Night Fever, Jam'in Jette, le Brussels Jazz Marathon et la Nocturne de l'ULB.

L'ordonnance relative aux plans de déplacements fait désormais partie du projet d'ordonnance portant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace). Le volet sur les plans de déplacements d'activités contient des modifications importantes, telle que l'introduction de deux catégories d'événements - plus ou moins de 6000 participants - et la fixation du moment de comptage sur 24 heures.

Nous sommes en train d'analyser les événements susceptibles d'entrer en ligne de compte pour les mesures introduites, mais l'absence d'une banque de données des événements ne nous facilite pas la tâche.

L'élaboration d'un plan de déplacements n'est pas encore obligatoire, puisqu'il n'y a pas encore d'arrêté d'exécution. Nous ignorons le nombre d'événements qui ont déjà élaboré un plan de déplacements. Il existe cependant des initiatives individuelles.

Couleur Café ne peut bénéficier des mêmes subsides que Bruksellive, car il s'agit d'un festival payant. L'offre de la STIB pendant Couleur Café comprend deux éléments : d'une part, les festivaliers ont un accès gratuit au réseau et, d'autre part, la STIB prévoit des navettes nocturnes gratuites. Les frais supplémentaires pour la STIB font l'objet d'un accord commercial avec l'organisateur, dont les détails sont confidentiels.

organisator en de MIVB en is vertrouwelijk. Ik kan u wel zeggen dat het een stuk lager ligt dan de 18.000 euro die mevrouw Dejonghe citeert.

Het bedrag ligt wel iets hoger dan vorig jaar omdat de MIVB in extra capaciteit en frequentie van lijn N18 voorziet. Vorig jaar werd die lijn verlengd tot aan het Groentheater, werd de frequentie verhoogd en was Noctis gratis. Dat aanbod bleek onvoldoende, waardoor de MIVB niet alleen extra voertuigen en chauffeurs moest inzetten, maar die laatste ook nog eens overuren klopten om de 2.000 reizigers op hun bestemming te brengen. U begrijpt dat die factoren de eindfactuur van de MIVB de hoogte in hebben gejaagd.

Wat de komende edities betreft, schat de organisator dat ongeveer 9.000 bezoekers gebruik zouden maken van het openbaar vervoer. De MIVB juicht dat uiteraard toe, maar meent dat er toch ernstig moet worden nagedacht over bijkomende mobiliteitsoplossingen. In tegenstelling tot festivals als Couleur Café en het Fête de la Musique vindt Bruksellive plaats op een locatie die zich op een relatief grote afstand bevindt van de MIVB-lijnen met een hoge capaciteit. Bovendien stemt het einduur van het festival niet overeen met de uurregeling van het openbaar vervoer.

Andere gratis evenementen die een subsidie krijgen voor de financiering van het extra openbaar vervoeraanbod van de MIVB zijn: Museum Night Fever, Jam'in Jette, Brussels Jazz Marathon en Nocturne de l'ULB.

De ordonnantie inzake de vervoerplannen is voortaan opgenomen in het ontwerp van ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE). Het luik over de activiteitenvervoerplannen bevat enkele belangrijke wijzigingen, zoals de invoering van twee categorieën van evenementen van minder of meer dan 6.000 bezoekers, elk met hun eigen verplichtingen, en het vastleggen van de telperiode op 24 uur.

Momenteel gaat men na welke evenementen in aanmerking komen voor de ingevoerde maatregelen. Aangezien er geen evenementendatabase bestaat, is dat laatste momenteel geen evidente zaak. Ook de categorieën van evenementen die in aanmerking komen, zijn heel divers. Het gaat onder meer om culturele,

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Je suis heureuse qu'un accord ait été trouvé et que la capacité des transports soit augmentée.*

Si l'organisateur annonce d'ores et déjà que le nombre de festivaliers utilisant les transports publics va augmenter, nous devons anticiper les problèmes liés, dans le cas de Bruksellive, à l'emplacement du festival et à son heure de clôture. Il faut dès maintenant réfléchir à une solution pour l'année prochaine.

Je suis consciente du fait que le déploiement de transports publics supplémentaires coûte cher. Une concertation s'impose avec l'organisateur du festival, car ce n'est pas à la STIB de tout payer.

sportieve en commerciële evenementen.

Het opstellen van een vervoerplan is nog niet verplicht aangezien er geen uitvoeringsbesluit is uitgevaardigd. Dat moet nog gebeuren. We hebben ook geen zicht op het aantal evenementen dat, al dan niet uit eigen beweging, al een vervoerplan heeft opgesteld. Er bestaan wel degelijk individuele initiatieven. Zo heeft de Ancienne Belgique bijvoorbeeld al vervoerplannen opgesteld.

Couleur Café is een betalend festival. Daarom kan het niet rekenen op dezelfde subsidies als Bruksellive. Het MIVB-aanbod bij Couleur Café bestaat uit twee elementen. Enerzijds krijgen de festivalgangers gratis toegang tot het net en anderzijds voorziet de MIVB 's nachts in gratis pendelbussen, en dat voor de drie festivalavonden. De bijkomende kosten van de MIVB maken het voorwerp uit van een commerciële overeenkomst met de organisator, waarvan de details vertrouwelijk zijn. Ik weet niet of u er al gebruik van hebt kunnen maken, maar beide aspecten van het MIVB-aanbod hebben hun nut al bewezen.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik ben blij dat er een akkoord is bereikt waardoor de festivalgangers na afloop van het festival veilig thuis geraken. Ik begrijp dat het bedrag dat ermee gepaard gaat, vertrouwelijk is. Het is een goede zaak dat de capaciteit wordt opgevoerd, want vorig jaar was het aanbod wat nipt.

Als de organisator nu al aankondigt dat het aantal festivalgangers dat het openbaar vervoer zal nemen, wellicht zal stijgen, mogen we problemen verwachten. In het geval van Bruksellive zullen de locatie en het einduur van het festival wellicht voor problemen zorgen. Er moet nu al worden nagedacht over een oplossing voor volgend jaar. Het behoort tot de opdracht van de MIVB om in dergelijke situaties voor openbaar vervoer te zorgen.

Ik beseef dat bijkomend openbaar vervoer geld kost. Daarover moet overleg worden gepleegd met de organisator van het festival, want het is niet de bedoeling dat de MIVB alles zelf betaalt. We moeten vooruitziend zijn. Het is goed dat organisatoren zelf de zaak ter harte nemen en de festivalgangers stimuleren om het openbaar vervoer

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Votre réponse aux questions concernant Bruksellive et Couleur Café me donne satisfaction, mais je suis inquiet d'apprendre qu'il n'y a toujours pas d'arrêtés d'exécution pour les plans de déplacements dans le cadre de ces activités. Est-ce M. De Lille ou vous-même qui êtes responsable des arrêtés d'exécution ? Si c'est vous, pourquoi n'ont-ils pas encore été rédigés ?*

Le fait que vous ignoriez combien d'événements tombent sous le coup de l'obligation prouve qu'il est plus que jamais nécessaire de promulguer ces arrêtés d'exécution.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *En effet, la STIB et les organisateurs de Bruksellive doivent s'atteler dès la fin de l'événement aux préparatifs de la prochaine édition.*

C'est Mme Huytebroeck qui est compétente pour les arrêtés d'exécution dans le cadre du Cobrace. Elle les rédigera en concertation avec les partenaires concernés, dont la STIB.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant "l'accès aux immeubles et aux
garages durant les chantiers".**

te nemen. Vaak zijn die mensen immers een beetje boven hun theewater.

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

De heer Jef Van Damme.- Uw antwoord op de vragen over Bruksellive en Couleur Café is bevredigend, maar het baart me zorgen dat er nog altijd geen uitvoeringsbesluiten zijn voor de activiteitenvervoerplannen. Ik had mijn vraag aan staatssecretaris De Lille gesteld. Is hij bevoegd voor de uitvoeringsbesluiten of is dat uw bevoegdheid? Indien dat laatste het geval is, zou ik graag weten waarom er nog altijd geen uitvoeringsbesluiten zijn.

Dat u niet weet hoeveel evenementen onder de verplichting vallen, bewijst dat het meer dan ooit nodig is om de uitvoeringsbesluiten uit te vaardigen. Ik begrijp niet waarom dat zo lang moet duren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw Dejonghe, u zegt dat we op tijd aan de voorbereidingen moeten beginnen. Daarin geef ik u gelijk. De MIVB en de organisatoren van Bruksellive moeten na afloop van het evenement beginnen aan de voorbereidingen voor de volgende editie.

Minister Huytebroeck is bevoegd voor de uitvoeringsbesluiten in het kader van het BWLKE. Ze zal die uitvaardigen in overleg met de betrokken partners, waaronder de MIVB.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "de toegang tot gebouwen en
garages tijdens werken".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Depuis l'annonce de leur réalisation, les travaux de la STIB dans le quartier de la Bascule ont fait grand bruit. Ce dossier est à nouveau ouvert. En effet, deux semaines avant les travaux, les riverains de l'avenue Legrand et de la chaussée de Waterloo ont été informés que l'accès à leurs garages serait rendu impossible entre le 27 juin et le 7 septembre 2013.

Cette mesure est prise conformément aux prescriptions de l'ordonnance régionale en matière de gestion des chantiers. Pourtant, l'ordonnance de 1998 ne parle pas de l'accès aux immeubles et celle de 2008 indique que l'accès aux immeubles riverains doit être assuré.

De plus, l'impétrant se doit de veiller à l'accessibilité des zones de chargement et de déchargement de marchandises, ainsi que des emplacements et installations pour les personnes à mobilité réduite. La STIB devrait effectuer ses travaux en respectant ces mesures, mais cela ne semble pas être le cas.

De plus, la commune d'Ixelles, sur laquelle s'effectue cette partie des travaux, a marqué son accord moyennant l'accès aux garages pour les riverains. Malgré cela, et malgré les ordonnances qui ne confortent pas les décisions de la STIB, certains riverains n'auront plus accès à leur parking. Pourtant, pour certains d'entre eux, en situation de handicap ou nécessitant des chargements et déchargements fréquents dans leur parking, cela représente un réel problème.

En outre, il est surréaliste que la STIB fasse durer cette période durant 72 jours, sans offrir d'alternative aux riverains. Pourtant, il existe des solutions. Ainsi, des passerelles permettraient aux habitants d'accéder à leurs garages.

Madame la ministre, en 2011 et 2012, combien d'habitations ont-elles été touchées par ce problème ?

Pour ce chantier comme pour d'autres, la STIB prévoit-elle une solution afin de garantir l'accès aux immeubles et à leurs garages ? Des infrastructures provisoires ont-elles été mises en place ? Pourquoi la STIB ne respecte-t-elle pas les ordonnances ainsi

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- De aangekondigde werken van de MIVB in de Basculewijk zorgen voor heel wat heisa. Twee weken voor de aanvang van de werken kregen de inwoners van de Legrandlaan en de Waterlooosesteenweg te horen dat hun garages niet bereikbaar zouden zijn tussen 27 juni en 7 september 2013.

De ordonnantie van 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg bepaalt nochtans dat de gebouwen toegankelijk moeten blijven, net als de zones voor het laden en lossen van goederen en de plaatsen en installaties voor personen met beperkte mobiliteit. De gemeente Elsene had met de werken ingestemd op voorwaarde dat de garages van de omwonenden toegankelijk zouden blijven. De MIVB lapt al die regels echter aan haar laars. Sommige buurtbewoners zullen geen toegang hebben tot hun garage. Dat is vooral een probleem voor personen met een handicap of personen die vaak goederen moeten laden en lossen.

Bovendien is het surrealistisch dat deze situatie 72 dagen zal duren zonder dat de MIVB een alternatief voorstelt. Er zijn nochtans oplossingen mogelijk, zoals bruggetjes ter hoogte van de garages.

Hoeveel woningen waren er in 2011 en 2012 tijdelijk ontoegankelijk door openbare werken?

Welke maatregelen neemt de MIVB in dit en in andere dossiers om de toegang tot de gebouwen en garages te vrijwaren? Worden er tijdelijke voorzieningen geplaatst? Waarom leeft de MIVB de ordonnantie en het advies van de gemeente niet na?

Wanneer de buurtbewoners de werfcoördinator aanspreken, krijgen zij droogweg te horen dat ze zich maar aan de situatie moeten aanpassen. Elke poging tot gesprek mislukt. Vindt u dit normaal?

que l'avis de la commune ?

Quand les riverains interpellent le coordinateur de chantier, celui-ci leur répond sèchement qu'ils doivent s'accommoder de la situation. Les tentatives de discussion échouent et des riverains se plaignent. Qu'en pensez-vous ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- De manière générale, la STIB, comme Bruxelles Mobilité, veille lors de ses chantiers, à réduire au maximum les incidences négatives pour les riverains, en tenant compte de l'ensemble des paramètres et contraintes spécifiques des lieux.

Ainsi, pour certains chantiers comme celui qui nous occupe, la rapidité d'exécution est un critère primordial compte tenu de l'incidence du chantier sur la circulation et l'activité commerciale. Dans ces cas-là, les emprises de chantier et leur intensité rendent généralement l'accès aux garages riverains, très difficile, voire impossible.

Dans certains cas, si le critère de rapidité d'exécution est moins crucial et que l'espace et la disposition des lieux le permettent, il est possible d'organiser le chantier par phases et permettre des accès aux garages riverains d'un côté de la chaussée à leurs risques et périls en dehors des heures de chantier.

Il faut en effet bien convenir du danger potentiel de certaines situations où des automobilistes roulent dans ces cas à côté d'excavations qu'il n'est matériellement pas possible de baliser chaque soir. Mais, généralement, les riverains préfèrent courir ce genre de risque plutôt que de renoncer à l'accès à leur garage.

Ainsi, lors des récents chantiers de la chaussée de Gand, de la rue du Pesage ou encore de l'avenue Woeste, des accès aux garages riverains sont restés possibles selon les phases de chantier en soirée et le week-end, en dehors des heures de chantier. Par contre, lorsque les tranchées étaient ouvertes devant leurs immeubles, les accès étaient matériellement impossibles à assurer.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- De MIVB en Mobiel Brussel trachten steeds de overlast voor de buurtbewoners tot een minimum te beperken.

Voor bepaalde werven, zoals de bouwplaats waarvan sprake, is de uitvoeringssnelheid een essentieel criterium, gezien de impact op het verkeer en de handel. In dergelijke gevallen is het soms moeilijk om de toegang tot de buurtgarages te waarborgen.

Als het minder aankomt op een snelle uitvoering van de werken en er voldoende ruimte overblijft, is het mogelijk om de werf in fasen te organiseren en buiten de werfuren een toegang tot de buurtgarages te waarborgen langs één kant van de weg, op eigen risico.

De buurtgarages bleven buiten de werfuren toegankelijk tijdens bepaalde fasen van de werken in de Gentssteenweg, de Waaglaan en de Woestelaan. Enkel toen de geulen voor de gebouwen open lagen, waren de garages niet meer toegankelijk.

Soms is de straat te smal om toegang tot de garages nog mogelijk te maken. De gebouwen kunnen echter altijd te voet worden bereikt en de buurtbewoners worden tijdens de werken voortdurend op de hoogte gehouden wanneer ze al dan niet toegang hebben tot hun garage.

Tijdens de werken van de MIVB is er overigens altijd iemand beschikbaar om kennis te nemen van mogelijke problemen zoals leveringen of verhuizingen. De informatie aan de buurtbewoners omvat ook een telefoonnummer waarop problemen kunnen worden gemeld zodat de bouwheer indien nodig bijzondere maatregelen kan treffen.

Dans certains cas, en fonction de la largeur des rues concernées et de l'inévitable emprise des chantiers, il n'y a aucune possibilité matérielle de maintenir les accès aux garages. Toutefois, les accès aux immeubles sont toujours possibles à pied et les riverains sont avertis au fur et à mesure de l'avancement des chantiers, de la possibilité d'accéder ou non à leur garage.

Une photo ayant d'ailleurs davantage valeur d'explication qu'un grand discours, je tiens à votre disposition une illustration qui permet de bien comprendre cette impossibilité dans certaines circonstances. D'ailleurs, durant les chantiers de la STIB, une personne est toujours à disposition pour prendre connaissance des éventuels problèmes comme des livraisons ou déménagements, et pour rechercher lors des réunions de chantier les solutions possibles à ces problèmes.

Les informations communiquées aux riverains lors des chantiers de la Direction des projets et travaux (DPT) comportent d'ailleurs un numéro de téléphone, permettant à quiconque de faire part de ce type de problèmes. Le maître d'ouvrage peut ainsi prendre les dispositions particulières qui s'imposent.

La STIB ne dispose pas d'un inventaire des cas d'inaccessibilité à des garages ces dernières années. La Direction des projets et travaux (DPT) a connu cinq chantiers de ce type en 2011 et 2012. Un tableau synthétique sera joint au rapport.

Sur le plan législatif, je me dois de corriger votre interprétation des textes. L'ordonnance de 1998 relative à la coordination des chantiers en voirie régionale précise bien en son article 11.2 que le chantier, en ce compris les installations annexes, les terres et produits divers, doit être isolé en permanence des espaces réservés à la circulation des personnes et des véhicules ; des passages sont aménagés à cet effet. Dès lors, lorsque l'emprise de chantier est effectivement délimitée de la sorte et que l'espace résiduaire ne permet pas le passage d'un véhicule, les accès aux garages sont de fait interdits par l'ordonnance.

L'ordonnance de 2008 n'est pas encore intégralement entrée en application, tous les arrêtés d'application n'ayant pas encore été approuvés. Elle précise en son article 59 §10 que l'impétrant qui exécute des travaux doit assurer l'accès aux

De MIVB beschikt niet over een lijst van werven die de garages van de buurtbewoners ontoegankelijk maakten. De directie Projecten en Werken is op de hoogte van vijf gevallen in 2011 en 2012. Ik zal u een overzichtstabel bezorgen.

Uw interpretatie van de wetgeving is niet helemaal correct. De ordonnantie van 1998 bepaalt dat de bouwplaats steeds moet worden afgezonderd van het verkeer van personen en voertuigen en dat wanneer de resterende ruimte niet volstaat voor de doorgang van voertuigen, de toegang tot garages de facto wordt verboden.

De ordonnantie van 2008 bepaalt dat de instantie die werken uitvoert, ervoor moet zorgen dat buurtbewoners hun woning nog kunnen bereiken. Er staat nergens dat ook de toegankelijkheid van garages in stand moet worden gehouden. De MIVB en Mobiel Brussel eerbiedigen de wetgeving en wijken er enkel van af in het belang van de buurtbewoners.

Er werd alles in het werk gesteld om de duur van de werf aan de Waterlooosesteenweg en de Legrandlaan zo kort mogelijk te houden en de impact te beperken. Er werden gedetailleerde infoblaadjes verspreid aan de ingang van de garages om de buurtbewoners duidelijk te maken wanneer ze precies toegang zouden hebben tot hun garage. Bovendien werd de sluiting van deze garages meegedeeld tijdens de informatievergadering in januari 2013.

De vraag van de gemeente Elsene om een permanente toegang tot de garages te waarborgen was niet haalbaar. Met de gemeenten Elsene en Ukkel was wel overeengekomen dat de buurtbewoners parkeerkaarten konden krijgen om in de zone rondom de werf te parkeren.

De maatregelen werden overigens goedgekeurd door de Commissie voor de coördinatie van de werken op de openbare weg, die het dossier grondig heeft bestudeerd.

immeubles riverains.

Il n'est nullement précisé que les accès aux garages doivent être assurés et il a toujours été considéré que l'accès qui devait être assuré au minimum était l'accès à pied. Dès lors, la STIB comme Bruxelles Mobilité respectent non seulement la législation, mais y dérogent en réalité dans l'intérêt des riverains.

Dans le cas particulier du chantier de la chaussée de Waterloo et de l'avenue Legrand, tout a été fait pour raccourcir la durée du chantier et limiter son emprise. Des avis détaillés ont été déposés aux entrées de garages des riverains afin de leur préciser à quels moments ils pouvaient ou non accéder à leur garage. En outre, la fermeture de ces garages avait déjà fait l'objet d'une annonce, lors de la réunion d'information pour les riverains de janvier 2013.

La demande formulée par la commune d'Ixelles d'assurer un accès permanent n'étant matériellement pas possible, elle n'a de fait pas pu être suivie. Toutefois, et en accord avec les communes d'Ixelles et d'Uccle, il a été rappelé aux riverains qu'ils pouvaient bénéficier de cartes de riverain afin de stationner dans la zone aux abords du chantier.

Notons finalement que ce chantier a été examiné en profondeur par la Commission régionale de coordination de chantiers en voie publique. Les mesures prises y ont d'ailleurs été validées. Celles-ci n'ont pas été prises à la légère. Nous avons étudié l'ensemble du problème en sachant bien qu'il était important de maintenir cet accès aux piétons de manière permanente, et aux garages dans la mesure du possible.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Il y a un décalage entre la théorie et ce qui se passe réellement, car les riverains de cette avenue ont quand même reçu un avis leur disant que l'accès à leur garage serait impossible entre le 27 juin et le 7 septembre, soit durant 72 jours.

Il n'est pas possible de justifier qu'un chantier rende inaccessible le garage d'un riverain durant 72 jours. Il peut y avoir des périodes ou des moments d'accès impossible, mais un accès impossible de manière

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De werkelijkheid stemt niet overeen met de theorie. De bewoners van deze laan hebben een brief gekregen dat ze gedurende 72 dagen, van 27 juni tot 7 september, geen toegang hebben tot hun garage. Voor een kortere periode is zoiets onvermijdelijk, maar 72 dagen is onaanvaardbaar.*

De antwoorden van de MIVB aan de burgers komen niet overeen met wat u net komt te vertellen. Dat de ordonnantie oplegt dat mensen de toegang

permanente pendant 72 jours est plus que surprenant.

J'ai pu lire certaines des réponses adressées par la STIB à la suite des courriers envoyés par les riverains, et cela ne correspond pas aux réponses que vous nous donnez. Il y a un décalage.

Si vous me rassurez en me disant que l'ordonnance prévoit bien l'accès aux immeubles durant des travaux - ils ne doivent pas déménager, merci pour eux ! -, ma question portait sur cet endroit en particulier et à d'autres endroits où la question pourrait se poser. Que font les PMR ou les personnes qui ont des difficultés pour marcher ?

Si la communication via des toutes-boîtes a été faite en janvier, certaines personnes n'ont cependant pas été prévenues. Quant aux arrêts d'exécution, vous nous dites qu'ils ne sont pas tous prêts, alors que nous parlons d'une ordonnance qui date de 2008. Je vous suggère d'accélérer avant la fin de la législature.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis évidemment soucieuse du fait que les personnes ayant des difficultés à se déplacer soient aidées. Un responsable de chantier est d'ailleurs toujours à la disposition du public pour prendre connaissance d'éventuels problèmes : livraison, déménagement, déplacement... Nous faisons de notre mieux pour trouver au plus vite des solutions sur mesure, mais seulement quand c'est possible, car un chantier reste un chantier.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

**concernant "l'avis de la Commission de la
protection de la vie privée relatif au projet de
Plan régional de politique de stationnement".**

tot hun woning moeten behouden is goed, maar hoe zit het concreet in dit en in andere gevallen? Wat moeten personen met een beperkte mobiliteit doen?

In januari kregen de mensen een folder in de bus, maar sommigen waren niet op de hoogte van de situatie. U zegt ook dat nog niet alle uitvoeringsbesluiten klaar zijn, hoewel de ordonnantie uit 2008 dateert. Dat kan sneller.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Personen met een beperkte mobiliteit moeten natuurlijk worden geholpen. Er is altijd een werkverantwoordelijke ter plaatse om problemen met verplaatsingen, leveringen, enzovoort, op te lossen. We doen ons best om voor oplossingen te zorgen, maar een werf blijft wel een werf.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

**betreffende "het advies van de Commissie
voor de Bescherming van de Persoonlijke
Levenssfeer over het ontwerp van
Gewestelijk Parkeerplan".**

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'autorisation du Comité
sectoriel de la sécurité sociale et de la santé
relatif au projet de Plan régional de politique
de stationnement".

M. le président.- La commission décide de joindre
les deux interpellations de M. Vincent De Wolf
relatives au Plan régional de stationnement.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Le fait de joindre mes deux
interpellations fera sans doute plaisir à Mme Carla
Dejonghe, qui semble désireuse de poser le plus
rapidement possible sa question.

Vous connaissez, Mme la ministre, le plaisir
particulier avec lequel je traite les dossiers de
stationnement et notamment, même si nous ne
sommes pas du même côté, en matière de Plan
régional de stationnement.

J'ai appris que votre cabinet n'avait pas été informé
en temps réel des demandes d'interpellation que
j'avais déposées. Je voudrais ici aborder l'aspect
relatif à la vie privée et celui lié à la
communication des données sensibles sur le plan de
la sécurité sociale.

Sur le fond, vous savez que je trouve incohérent,
injustifié, voire idiot d'indiquer dans le projet de
plan que les prestataires de soins médicaux urgents
en intervention - et en intervention seulement -
pourront obtenir une carte de dérogation. Compte
tenu du nombre de communes qui se sont
manifestées, comme je l'ai fait, en faveur de la
modification de cet élément par le gouvernement,
comment des agents stewards de stationnement
vont-ils vérifier s'il s'agit de soins médicaux et si
ces soins sont urgents ?

Vous savez comme moi que le lieu de l'intervention
(domicile du patient), le motif médical de la visite

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de machtiging van het
Sectoraal Comité van de Sociale Zekerheid
en van de Gezondheid inzake het ontwerp
van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan".

De voorzitter.- De commissie beslist de twee
interpellaties van de heer Vincent de Wolf
betreffende het Gewestelijk Parkeerplan samen te
voegen.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het
Gewestelijk Parkeerplan draagt mijn bijzondere
belangstelling weg. Vandaag zal ik ingaan op
enkele problemen in verband met de bescherming
van de privacy en data van de sociale zekerheid.*

*In het ontwerp van gewestelijk parkeerplan staat
dat er een uitzondering wordt gemaakt op de
parkeerreglementen voor alle medische
dienstverleners die dringende huisbezoeken
afleggen. Ik vind dat een dwaas idee. Hoe kunnen
parkeewachters zoiets controleren? Het gaat
immers om vertrouwelijke gegevens die worden
beschermd door het medisch beroepsgeheim en
door de wetgeving op de privacy.*

*Ik maak me dan ook zorgen. Een medische
zorgverstrekker kan onmogelijk vragen over de
aard van zijn huisbezoek beantwoorden.*

*De wet van 1992 op de bescherming van de
persoonlijke levenssfeer bepaalt duidelijk dat
persoonlijke medische gegevens niet zonder
schriftelijke toestemming van de betrokkene mogen
worden bekendgemaakt, tenzij in noodsituaties.*

*Medische zorgverstrekkers en een aantal andere
dienstverleners zijn gebonden aan een
beroepsgeheim.*

*In uw tekst staat dat het voertuig van de medische
zorgverstrekker, waarin de parkeerkaart is*

et l'urgence de cette dernière constituent des éléments protégés par le secret professionnel et dont la confidentialité est garantie par la loi pénale ainsi que par le principe de protection de la vie privée.

Je me suis donc inquiété et l'inquiétude, chez moi, constitue toujours un moteur de réflexion et de production de texte. Que devra répondre le professionnel de la santé au steward qui l'attendrait à la sortie de son patient et qui lui poserait les questions suivantes : "Êtes-vous médecin ? Qu'êtes-vous venu faire ? Votre visite était-elle à caractère médical ? Était-ce une urgence ?" Les réponses à toutes ces questions me paraissent hautement sensibles et couvertes par le secret professionnel.

J'ai pris pour référence l'article 7 alinéa 4 de la loi de 1992 sur la protection de la vie privée. Cet article établit que "le traitement des données à caractère personnel relatives à la santé ne peuvent pas, sauf consentement écrit de la personne concernée ou en dehors d'une situation de danger concret, être effectué en dehors de la responsabilité d'un professionnel des soins de santé. Le Roi peut, après avis de la Commission de la protection de la vie privée et par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, déterminer les catégories de personnes qui sont considérées comme des professionnels des soins de santé pour l'application de la présente loi."

Lors du traitement de données à caractère personnel telles que visées à cet article, les professionnels des soins de santé et les préposés ainsi définis par l'arrêté royal et textes que je viens de citer sont soumis au secret.

Il est indiqué dans votre texte que l'endroit de l'intervention doit être visiblement proche de l'emplacement de la carte. Donc, le médecin en visite doit apposer sa carte, et son véhicule doit se trouver à proximité du domicile du patient. En outre, les stewards doivent être à même de vérifier la situation du domicile et d'interroger le médecin sur la réelle urgence de son intervention. J'y vois à la fois une violation du secret professionnel du médecin et une immixtion dans la vie privée des citoyens. Cela vaut également pour les avocats, les huissiers, les notaires, eux aussi tenus au secret professionnel.

Avez-vous demandé, préalablement à l'adoption

aangebracht, dicht bij de woning van de patiënt moet staan. Parkeerwachters moeten kunnen nagaan waar de woning zich bevindt en of het huisbezoek wel degelijk dringend is. Volgens mij is dat een duidelijke inbreuk op het medisch beroepsgeheim en een ongeoorloofde inmenging in het privéleven van burgers.

Hebt u de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer om advies gevraagd voordat u het ontwerp van parkeerplan goedkeurde? Zo ja, wat stond er in het advies? Hebt u de beroepsverenigingen en ordes geraadpleegd?

Mijn tweede interpellatie betreft de sociale zekerheid. Ik was aanwezig bij alle vergaderingen over het parkeerplan. U zei me dat de zonet vermelde uitzondering van toepassing is op alle medische zorgverstrekkers met een RIZIV-nummer. Maar de lijst van personen met een RIZIV-nummer kan niet zomaar worden bekendgemaakt aan het parkeeragentschap. De wetgeving over de kruispuntbank voor de sociale zekerheid bepaalt immers dat voor het verstrekken van dergelijke gegevens de voorafgaandelijke toestemming nodig is van het Sectoraal Comité van de Sociale Zekerheid. Dat comité moet nagaan of het legaal is om deze gegevens mee te delen. Ik verwijs naar een beslissing van 13 oktober 1998 van het Statistisch Toezichtsc comité, een subcomité van de Privacycommissie.

Het RIZIV krijgt geregeld vragen om inlichtingen over zorgverstrekkers. Het Statistisch Toezichtsc comité maakt een onderscheid tussen het meedelen van persoonlijke gegevens die bestemd zijn voor de sociale zekerheid (in dat geval kan het RIZIV eventueel toestemming geven) en het verstrekken van persoonlijke gegevens die niet voor de sociale zekerheid bestemd zijn.

In het geval van het parkeerplan hebben we het over de tweede categorie. Welnu, het Statistisch Toezichtsc comité vindt dat het in dergelijke gevallen niet geoorloofd is om de gegevens te verstrekken. In bepaalde situaties is het wel toegelaten om persoonlijke, sociale gegevens te communiceren, bijvoorbeeld als dat in het belang is van de patiënt, als er wetenschappelijke studies worden uitgevoerd enzovoort.

Er is nooit beslist dat de Brusselse minister die

provisoire de ce plan, l'avis de la Commission de la protection de la vie privée ? Dans l'affirmative, avez-vous reçu une réponse et quelle en est la teneur ? Avez-vous consulté les associations ou ordres professionnels concernés ?

J'en viens à ma seconde interpellation portant sur le volet de la sécurité sociale. J'ai assisté à toutes les réunions que vous avez organisées sur le plan de stationnement à l'intention des mandataires locaux, de la conférence des bourgmestres et du parlement.

Vous m'y avez précisé que pourront recevoir la carte de dérogation tous les détenteurs d'un numéro Inami. Or la communication à l'agence de stationnement de données sociales à caractère personnel, dont le numéro Inami, en dehors du réseau de la sécurité sociale mérite une attention particulière.

L'article 15, alinéa 2, de la loi organique de la Banque carrefour dispose ce qui suit : "Toute communication, hors du réseau de la sécurité sociale, de données sociales à caractère personnel, par la Banque carrefour ou des institutions de sécurité sociale, fait l'objet d'une autorisation préalable de principe par le comité sectoriel de la sécurité sociale. Avant de donner son autorisation, le comité sectoriel de la sécurité sociale examine si la communication est conforme à la loi et à ses mesures d'exécution, en ce compris les instructions données par le comité de gestion de la Banque carrefour pour son application."

À cet égard, je me référerai à la délibération n° 98/61 du 13 octobre 1998, rendue par le comité de surveillance.

Selon cette délibération, la réglementation est la suivante : l'Inami reçoit régulièrement des demandes de communication de données sociales à caractère personnel quant au dispensateur de soins. On liste un certain nombre d'éléments, dont le numéro Inami du dispensateur de soins, la date d'inscription du dispensateur, son adhésion à un accord, etc.

Il s'agit de communication de données sociales à caractère personnel en dehors du réseau de la sécurité sociale. La délibération distingue alors :

- la communication de données sociales à caractère personnel de sécurité sociale dans des cadres de

bevoegd is voor het parkeerbeleid, dergelijke gegevens mag ontvangen. Bijgevolg is het volgens mij noodzakelijk om het Sectoraal Comité van de Sociale Zekerheid en de Gezondheid te raadplegen voordat de tekst wordt aangenomen. Hebt u dat gedaan?

finalité de sécurité sociale - alors l'Inami peut être autorisée, dans certains cas, à dire oui - ;

- et la communication de données sociales à caractère personnel de sécurité sociale en dehors de finalités de sécurité sociale.

Comme vous n'êtes pas ministre de la sécurité sociale ou des soins de santé, si on communique des données dans le cadre du stationnement, ce n'est pas à des fins propres à la sécurité sociale. Dès lors, le comité de surveillance a estimé qu'il ne fallait pas autoriser la Banque carrefour ou des institutions de sécurité sociale à communiquer des données sociales à caractère personnel relatives aux médecins ou aux professions paramédicales en dehors du réseau, lorsque ces données ne sont pas destinées à des utilisations de sécurité sociale.

Cette communication n'est pas autorisée dans le cadre d'une finalité commerciale. Elle est par contre autorisée :

- lors de journées d'études ou de colloques sur des matières relevant de la sphère professionnelle ;
- lorsque l'objet statutaire du demandeur est l'assistance en matière médicale ;
- lorsqu'il s'agit d'informations professionnelles ou scientifiques ;
- lorsque, dans l'intérêt des patients, il faut une information exacte et complète ;
- pour les unions ou associations professionnelles auxquelles appartiennent les prestataires de soins ;
- dans le cadre d'études scientifiques, etc.

Je ne vois nulle part mention de la ministre du stationnement à Bruxelles comme devant recevoir ce genre d'informations. Donc, dans la mesure où la délivrance de cartes de prestataires de soins urgents nécessitera l'accès à l'identité du praticien et à son numéro Inami, je ne pense pas que la finalité du plan de stationnement soit propre aux exigences de la sécurité sociale quant à la communication de données personnelles et privées.

Aussi, il apparaît essentiel que le Comité sectoriel de la sécurité sociale et de la santé soit consulté avant la mise en œuvre de ce genre de texte.

L'avez-vous consulté ? Si oui, quelles ont été ses réponses ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le projet de Plan régional de politique du stationnement indique que l'utilisation de la carte de prestataires de soins urgents est soumise à l'obligation d'afficher clairement la mention "en cours d'intervention" derrière le pare-brise et non pas l'endroit d'intervention. Il n'y a donc aucune possibilité de connaître l'endroit de l'intervention ni le patient concerné.

Nous avons imposé l'usage du disque de stationnement limité à une heure afin de garantir une rotation. Cette disposition n'est pas juridiquement conforme à l'ordonnance du 22 janvier 2009 dont l'article 39, alinéa 2, prévoit que les titulaires d'une carte de dérogation en qualité de prestataires de soins médicaux urgents bénéficient de la gratuité dans toutes les zones.

Donc, la mention précisant que le stationnement était permis durant la dispensation effective des soins médicaux urgents a été retirée du texte.

En outre, nous ne sommes pas tenus de demander un avis à la Commission de la protection de la vie privée puisque le secret professionnel et la vie privée du patient sont respectés.

Les ordres et associations professionnelles sollicités pour définir la notion d'urgence n'ont émis aucune objection à la modalité d'afficher la mention "en cours d'intervention".

Ce n'est pas l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale qui demandera le numéro Inami en premier lieu à l'Institut national d'assurance maladie-invalidité, mais bien le détenteur d'un numéro Inami. Il s'agit d'une condition pour obtenir une carte de stationnement.

En vue de la bonne gestion des cartes de stationnement délivrées, l'autorité ayant délivré les cartes de stationnement et/ou l'Agence de stationnement pourra demander, le cas échéant, les approbations nécessaires, dès que la réglementation

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Volgens het ontwerp van Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) moeten zorgverleners duidelijk zichtbaar aangeven dat ze met een interventie bezig zijn, maar de plaats van de interventie hoeft niet te worden vermeld.

Met het oog op voldoende rotatie hebben we de verplichting ingevoerd om in dergelijke gevallen toch de parkeerschijf te leggen zodat de parkeertijd beperkt blijft tot één uur. Deze bepaling bleek echter in strijd te zijn met de ordonnantie van 2009 die parkeren gratis maakt voor zorgverleners die dringende medische hulp toedienen.

Aangezien het beroepsgeheim en het privéleven van de patiënt niet in het gedrang komen, hoeven we ook geen advies te vragen aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. De beroepsverenigingen en ordes maken evenmin bezwaar tegen de vermelding van een interventie zonder verdere gegevens.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap hoeft helemaal geen RIZIV-nummers op te vragen. Het zijn immers de zorgverleners zelf, houder van een RIZIV-nummer, die dit nummer nodig hebben om een parkeerkaart te verkrijgen.

Met het oog op een correct beheer zal het Parkeeragentschap of de overheid kunnen controleren of de houder van een parkeerkaart over de vereiste attesten beschikt, inclusief een RIZIV-nummer, maar dat zal pas mogelijk zijn wanneer het GPBP in werking treedt.

sera définitive, c'est-à-dire après approbation du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) en deuxième lecture. La réglementation n'étant pas encore entrée en vigueur, et vu l'absence de lien entre, d'une part, le prestataire de soins médicaux urgents dans l'ordonnance et, d'autre part, le numéro Inami repris dans l'arrêté d'exécution, il aurait été prématuré d'entreprendre des actions dépourvues d'une base réglementaire.

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

M. Vincent De Wolf.- Quand et par qui la durée a-t-elle été supprimée ? Il faut être clair, parce que votre plan, je le connais par cœur... Aujourd'hui, ce n'est pas retiré, mais vous avez l'intention de le faire ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui. Nous sommes dans une phase où nous vérifions la validité juridique...

M. Vincent De Wolf.- Je vous pose cette question sur la base du plan communiqué aux communes et au public.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est sûr. Entre-temps, le Conseil d'État...

M. Vincent De Wolf.- Je n'ai donc pas inventé cette idée de supprimer la durée.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avec votre analyse, on aurait pu se passer du Conseil d'État !

M. Vincent De Wolf.- J'aurais pu également ne pas vous interpellier et diligenter des recours par la suite pour violation de ces réglementations, mais je vous ai averti loyalement avant de le faire.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'apprécie.

M. Vincent De Wolf.- D'autre part, je ne suis pas d'accord avec vous sur l'endroit d'intervention. Il n'y a pas que les médecins qui font des visites à domicile, il y a aussi les avocats, les notaires, les huissiers, les réviseurs d'entreprise, les assistants sociaux... Tous sont tenus au secret professionnel.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U hebt dus wel de intentie om de maximumduur van één uur parkeren te schrappen?*

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik heb mij voor mijn vraag gebaseerd op het ontwerp van parkeerplan dat openbaar bekend werd gemaakt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Zeker. We moeten ook nog afwachten wat de Raad van State vindt.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik verzin dus niet dat er een intentie is om de tijdsbeperking te schrappen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Als ik u bezig hoor, hebben we eigenlijk geen advies meer nodig van de Raad van State.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *In plaats van u te interpelleren had ik ook meteen beroep kunnen aantekenen, maar ik ben zo vriendelijk geweest om u op de hoogte te brengen van het probleem.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat is aardig van u.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Niet alleen dokters leggen huisbezoeken af. Ook advocaten, notarissen enzovoort doen dat. Al die mensen zijn gebonden aan een beroepsgeheim. U zou medische zorgverstrekkers niet verplichten om aan te geven waar ze hun interventie precies*

Vous allez éventuellement retirer cette obligation d'endroit d'intervention pour les médecins, mais pas pour les autres. À moins que vous ne le fassiez aussi ?

Le problème, c'est que j'ai lu dans le plan qu'il fallait indiquer de manière visible l'endroit d'intervention à proximité de la carte. Ça pose un vrai problème de sécurité professionnelle ! Quand on me téléphone pour me demander si, en ma qualité d'avocat, j'ai rencontré telle personne ou été à tel endroit, non seulement je ne réponds pas, mais je n'ai pas le droit de le faire ! C'est couvert par le secret professionnel.

Je crois que votre réponse a été un peu bâclée. Vous n'avez pas pensé à d'autres catégories professionnelles. Sans doute cette interpellation vous embêtait-elle ?

Votre réponse au sujet du numéro Inami est cousue de fil blanc. Je comprends que ce n'est pas à l'Agence de stationnement de demander le numéro Inami, mais c'est pourtant elle qui va le recevoir. C'est bien une exigence de votre plan. Les gens vont demander leur numéro Inami, qu'ils ont le droit d'avoir, mais vous, vous allez le demander à l'agence, qui va vérifier s'ils en sont titulaires !

C'est vous qui avez répondu que vous alliez élargir cette mesure pour ne pas la limiter aux seuls médecins, mais aussi l'étendre aux autres prestataires paramédicaux ayant un numéro Inami, comme les kinésithérapeutes. Et vous êtes pile dans la réglementation qui vous oblige à un accord préalable de comité sectoriel. Vous avez le droit de ne pas être d'accord, mais je vous dis que c'est comme ça.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dès que le gouvernement aura décidé de la deuxième lecture du Plan régional de stationnement, nous pourrions sans doute avoir un échange intéressant.

J'ai toujours dit que ce plan serait sans doute sujet à des adaptations destinées à l'améliorer.

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

M. Vincent De Wolf.- Comptez sur moi, je ne

uitvoeren, maar de verplichting zou wel nog gelden voor andere beroepscategorieën, of zie ik dat verkeerd?

Als ik als advocaat de vraag krijg of ik iemand op een bepaalde plek heb ontmoet, kan en mag ik daar niet op antwoorden, want dat valt onder het beroepsgeheim.

Ik denk dat uw antwoord nogal slordig is opgesteld. U hebt niet aan andere beroepen gedacht.

Uw antwoord over de RIZIV-nummers houdt geen steek. Het GPBP zal die nummers niet opvragen, maar de informatie uiteindelijk wel ontvangen.

U zei dat de regeling met die RIZIV-nummers niet alleen zou gelden voor dokters, maar ook voor andere medische zorgverstrekkers. Welnu, in dat geval hebt u voorafgaande toestemming nodig van het Sectoraal Comité van de Sociale Zekerheid.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Zodra de regering overgaat tot de tweede lezing van het ontwerp van het GPBP, kunnen we er nog over debatteren.*

Ik heb altijd gezegd dat het ontwerp nog zou worden bijgestuurd.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *U kunt*

manquerais pas de revenir vers vous.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'utilisation de taxis par des personnes à mobilité réduite".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *L'autonomie des personnes à mobilité réduite (PMR) dans leur déplacement a un impact significatif sur leur qualité de vie. Malgré de nombreux efforts, les transports publics bruxellois ne constituent pas toujours une option. Sociaal Vervoer Brussel ne peut pas non plus répondre à toutes les demandes.*

L'accessibilité des PMR dans la société en général s'est améliorée au cours de ces dernières années. De plus en plus de bâtiments de l'horeca et de commerces, par exemple, sont pourvus d'un accès et de sanitaires pour personnes handicapées.

Les transports publics bruxellois suivent également cette tendance. Les véhicules de la STIB et De Lijn sont équipés de planchers surbaissés et d'un accès élargi pour faciliter le transport des clients en fauteuil roulant et des voitures d'enfant. Des ascenseurs ont été aménagés dans les stations de métro et la STIB réaménage certaines de ses stations en surface.

À Londres, tous les taxis sont équipés pour le transport des personnes en fauteuil roulant. Les

erop rekenen dat ik u nog meer vragen zal stellen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het taxigebbruik door mensen met een beperkte mobiliteit".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Als personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) zich zelfstandig kunnen verplaatsen, dan heeft dat een belangrijke impact op hun levenskwaliteit. Jammer genoeg is het openbaar vervoer in Brussel voor die doelgroep, ondanks vele inspanningen, niet altijd een optie. Sociaal Vervoer Brussel komt voor een stuk tegemoet aan de noden van de PBM's, maar moet heel wat aanvragen weigeren. Mijn partij is van mening dat de reguliere taxi's een aanvullende rol zouden kunnen spelen.

De voorbeeldstad bij uitstek is natuurlijk Londen, waar alle taxi's toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers en vaak extra hulpmiddelen hebben voor gehandicapte passagiers, zoals hellingen, draaibare zitplaatsen, grote gekleurde handvaten enzovoort. De Britse hoofdstad heeft natuurlijk het historisch voordeel om al jaren een model van taxi's te gebruiken dat sowieso vrij geschikt is voor het vervoer van minder mobiele mensen. De Brusselse taxi's lenen zich daar veel minder toe.

Het toegankelijkheidsbeleid in België is de laatste jaren sterk geëvolueerd, De maatschappij past zich

modèles de taxis sont également plus adaptés pour le transport des personnes à mobilité réduite, contrairement aux taxis bruxellois.

Ce secteur est le seul à ne pas suivre cette évolution. Il s'agit pourtant d'une adaptation profonde, mais nécessaire. Mon groupe plaide pour une adaptation progressive du secteur en ce sens par le biais d'une approche globale et concertée.

Les taxis obsolètes pourraient être remplacés progressivement par des monovolumes équipés pour les fauteuils roulants. Ces véhicules pourraient être utilisés également pour le transport de poussettes ou de bagages.

Dans l'intervalle, on pourrait instaurer une charte de bonne conduite avec une série de recommandations à l'attention des chauffeurs afin d'assurer un service de qualité auprès des clients PMR.

Quels efforts le secteur des taxis a-t-il déjà consentis concernant le transport des clients à mobilité réduite ? D'autres initiatives sont-elles prévues ?

Y a-t-il une concertation avec le secteur en vue d'améliorer l'accessibilité des clients en fauteuil roulant sur le long terme ? Une charte de bonne conduite assortie de recommandations pour les chauffeurs est-elle envisageable ? Par quel biais ces recommandations pourraient-elles sinon être transmises ?

op verschillende vlakken aan om de toegankelijkheid voor PBM's te verbeteren. Gebouwen, winkels, restaurants, hotels enzovoort beschikken steeds vaker over een aangepaste toegang en sanitaire ruimte.

Ook het openbaar vervoer levert inspanningen. Zo kopen De Lijn en de MIVB enkel nog voertuigen met lage vloeren en brede deuren aan. Die zijn gemakkelijk toegankelijk met een kinderwagen of een rolstoel. Mobiel Brussel gaat verder met de installatie van liften in de metrostations en de MIVB werkt aan de herinrichting van een aantal bovengrondse haltes.

We moeten jammer genoeg vaststellen dat een cruciale sector zoals de taxi's, tegen de maatschappelijke tendens in, nog niet ver staat. Als de taxisector op termijn toegankelijk wil zijn voor PBM's - wat volgens mijn partij noodzakelijk is - dan moet hij nu al beetje bij beetje zijn wagenpark aanpassen. Wij verwachten natuurlijk niet dat de Brusselse taxisector onmiddellijk investeert in een geheel nieuw wagenpark.

Het zal een lange overgangperiode worden. Maar het is wel belangrijk om nu al een globale visie uit te werken en uitgebreid overleg te voeren. Afgeschreven taxivoertuigen kunnen bijvoorbeeld mondjesmaat vervangen worden door meer monovolumewagens die mits kleine aanpassingen 'rolstoelproof' zijn. Het voordeel is dat een taxi die 'rolstoelproof' is, ook handig is voor het vervoer van kinderwagens en bagage.

Het is een zware maar noodzakelijke ingreep voor de taxisector. Ondertussen kunnen de taxichauffeurs aan de hand van een aantal simpele aanbevelingen een goede dienstverlening aan klanten met een handicap en/of beperkte mobiliteit aanbieden. De International Road Transport Union (IRU), waarvan België lid is, stelt dat de zichtbare handicap van een klant nog niets vertelt over wat die persoon effectief kan.

Klanten met eenzelfde handicap hebben vaak nood aan verschillende soorten hulp om zelfstandig te kunnen reizen. Daarom moet een taxichauffeur allereerst vragen welke hulp de passagier nodig heeft, om vervolgens de hulp te bieden die de passagier wenst, en dit met een rustige en vriendelijke houding.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Parmi les 1.227 taxis que compte actuellement Bruxelles, 97 disposent d'un plan incliné pour les chaises roulantes. Les personnes utilisant une chaise roulante pliable peuvent, en outre, utiliser les autres taxis puisque leur chaise peut être rangée dans le coffre.*

Les aspects pratiques du transport des personnes en chaise roulante font partie de la formation de chauffeur de taxi.

Il n'est pas prévu d'adapter toute la flotte des taxis au transport de chaises roulantes, car l'adaptation de tous les véhicules serait trop chère.

La charte de bonne conduite ne mentionne pas explicitement les personnes à mobilité réduite, mais elle indique que le chauffeur doit, si nécessaire, aider le client lors de la montée et la descente du taxi, et qu'il doit autoriser la présence de chiens d'assistance. Cela vaut évidemment aussi pour les personnes à mobilité réduite.

In het voertuig moet de taxichauffeur de klant helpen om zijn gordel vast te maken. Tijdens de rit moet hij plotse en bruuske manoeuvres vermijden.

Op het eerste gezicht lijken die aanbevelingen logisch. Toch zou het interessant zijn om een overzicht van aanbevelingen te maken, dat eventueel kan worden opgenomen in het handvest van goed gedrag voor taxichauffeurs.

Welke inspanningen doet de Brusselse taxisector om tegemoet te komen aan de behoeften van klanten met een beperkte mobiliteit? Staan er bijkomende initiatieven op de agenda? Vindt er overleg plaats om de Brusselse taxi's op langere termijn aan te passen aan rolstoelgebruikers?

Is het mogelijk om in het handvest van goed gedrag voor taxichauffeurs aanbevelingen op te nemen over de dienstverlening aan klanten met een beperkte mobiliteit? Zo niet, waar kunnen die aanbevelingen dan wel worden opgenomen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er zijn momenteel 1.227 taxi's in Brussel, waarvan er 97 geschikt zijn voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit (PBM's). Die voertuigen zijn uitgerust met een hellend vlak om een rolstoel in te laden. Gebruikers met een plooibare rolstoel kunnen overigens gebruikmaken van gewone taxi's, omdat zulke rolstoelen gewoon in de koffer kunnen worden opgeborgen.

In de opleiding voor taxichauffeurs wordt aandacht besteed aan de praktische aspecten van het vervoer van rolstoelgebruikers. Momenteel zijn er geen plannen om de volledige taxivloot geschikt te maken voor het vervoer van rolstoelgebruikers, omdat de aanpassing van alle voertuigen te duur zou uitvallen.

In het handvest voor goed gedrag staan een aantal algemene verplichtingen die taxichauffeurs moeten naleven. Er wordt echter niet specifiek verwezen naar PBM's. Wel staat vermeld dat chauffeurs klanten indien nodig moeten helpen bij het in- en uitstappen en dat ze assistentiehonden moeten toelaten. Dat geldt uiteraard ook voor PBM's.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *À terme, il faudrait que la charte comporte des directives spécifiques concernant les personnes à mobilité réduite.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "la sécurité routière place Sainte-Croix à Ixelles".

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

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- *Place Sainte-Croix à Ixelles, entre la place délimitée par des poteaux et l'église, une zone à circulation restreinte est prévue pour du trafic mixte.*

Cette zone est cependant également empruntée par des véhicules de transit, qui circulent à des vitesses inadéquates. C'est dangereux pour les piétons, et surtout pour les enfants, qui ne perçoivent pas la différence entre la place et la rue, qui sont pavées des mêmes pierres bleues.

A-t-on tenu compte du trafic de transit lors du réaménagement de la place Sainte-Croix ? Dans quelle zone du trafic mixte a-t-il été prévu ?

Avez-vous évalué la situation ? Quelles ont été les conclusions et quelles mesures avez-vous prises ?

Avez-vous envisagé le placement d'un dos d'âne à cet endroit ? Si oui, quand sera-t-il placé ? Quelle procédure doit-elle être suivie ? Si non, pourquoi pas ?

Avez-vous envisagé une déviation de la circulation ? Si oui, quel en est le calendrier ? Si

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Op termijn zouden richtlijnen voor de omgang met PBM's in het handvest moeten worden opgenomen. Het is een belangrijke kwestie. Ik vind dat die extra aandacht moet krijgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

betreffende "de verkeersveiligheid aan het Heilig Kruisplein in Elsene".

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Het Heilig Kruisplein in Elsene werd jaren geleden aangelegd door het Brussels Gewest, op het moment van de heraanleg van het Flageyplein. Vandaag ondervinden heel wat mensen problemen met de verkeersveiligheid. Tussen het met paaltjes afgebakende plein en de kerk is namelijk een autoluwe zone ingericht voor gemengd verkeer.

Die zone wordt echter ook gebruikt door auto's voor doorgaand verkeer. Zij gebruiken de trage zone aan een onaangepaste snelheid. Dat is gevaarlijk voor voetgangers, en meestal kinderen, die geen verschil maken tussen het plein en de straat omdat die met dezelfde blauwe steen zijn aangelegd.

Heeft men bij de heraanleg van het Heilig Kruisplein rekening gehouden met het doorgaand verkeer over het plein? In welke zone werd in gemengd verkeer voorzien?

Hebt u de situatie geëvalueerd? Wat waren de conclusies en welke maatregelen hebt u genomen?

Hebt u een verkeersdrempel overwogen ter hoogte

non, pourquoi ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le réaménagement de la place Sainte-Croix, pourtant sous gestion communale, a été réalisé par la Région dans la foulée du réaménagement de la Place Flagey. Il était prévu de supprimer toute circulation sur la place, mais d'y garder un accès restreint pour les véhicules si des marchés ou des événements y étaient organisés.*

Les camions utilisés pour la régie par l'ancien Institut national de radiodiffusion (INR) devaient également pouvoir y accéder. La question d'un éventuel trafic de transit ne se posait donc pas, pour autant que l'accès soit contrôlé, par exemple par l'installation de poteaux escamotables. En juillet 2006, la commission de concertation a rendu un avis favorable, sous réserve du maintien d'un passage carrossable (non prioritaire) dans la rue du Belvédère, en direction de l'avenue des Éperons d'Or.

En octobre 2006, sur la base de cet avis, le fonctionnaire délégué a décidé d'appliquer l'article 191 du Cobat et d'imposer des conditions, qui impliquaient la modification des plans déposés à l'appui de la demande de permis.

Lors du réaménagement en 2008, la Région n'a donc pu prendre aucune mesure pour limiter l'accès à la place. Cela peut avoir des conséquences en termes de trafic aujourd'hui.

Les désagréments que vous mentionnez sont de la compétence de l'autorité communale. Mon administration conseille à la commune d'objectiver ce trafic de transit et ses conséquences et, le cas échéant, d'envisager des solutions en concertation avec la Région bruxelloise. Prévoir une déviation relève également de la compétence de la commune.

van de zone tussen het door paaltjes afgebakende plein en de kerk? Zo ja, wanneer mogen we de verkeersdrempel verwachten? Welke procedure moet er gevolgd worden? Zo nee, waarom niet?

Hebt u een omleiding van het verkeer overwogen? Zo ja, wat is de planning? Zo nee, waarom niet?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De heraanleg van het Heilig Kruisplein, dat door de gemeente wordt beheerd, werd door het Brussels Gewest uitgevoerd. Dat gebeurde aansluitend bij de heraanleg van het Flageyplein. Volgens de principes van de heraanleg van het Heilig Kruisplein zou al het doorgaand verkeer op het plein worden afgeschaft. Het zou beperkt toegankelijk blijven voor voertuigen als er markten, ceremonies, culturele manifestaties en dergelijke worden georganiseerd.

De vrachtwagens die voor de regie werden gebruikt door het voormalige Nationaal Instituut voor de Radio-omroep (NIR) moesten ook toegang hebben tot het plein omdat het voor dergelijke voertuigen zeer moeilijk is om van de Belvédèrestraat naar de Alphonse De Wittestraat af te slaan.

Men ging ervan uit dat er zich geen probleem van doorgaand verkeer zou voordoen, voor zover de toegangscontrole efficiënt was, bijvoorbeeld door het plaatsen van verzinkbare paaltjes. De overlegcommissie verleende in juli 2006 een gunstig advies, onder voorbehoud van de volgende voorwaarde: het behoud van een voor voertuigen berijdbare doorgang (niet-prioritair) in de Belvédèrestraat in de richting van de Guldensporenlaan.

Op basis van dat advies besloot de gemachtigde ambtenaar in oktober 2006 om artikel 191 van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) toe te passen en een aantal voorwaarden op te leggen. Dat impliceerde het wijzigen van de plannen die waren ingediend bij de vergunningsaanvraag.

Het Brussels Gewest kon geen maatregelen nemen om de toegang van het plein te beperken bij de heraanleg in 2008. Dat kan eventueel vandaag nog gevolgen hebben voor het verkeer. De eventuele

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

Mme Sophie Brouhon.- Je vous remercie. Je m'adresserai alors à nos représentants communaux. Je regrette que les mesures de protection initiales n'aient pas mené au placement d'un casse-vitesse ou d'accès limités, car la situation est vraiment dangereuse pour les enfants aujourd'hui.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "la réservation temporaire
d'emplacements de taxi et du parking
souterrain de Flagey pour l'événement
Audi".

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

Mme Sophie Brouhon (*en néerlandais*).- *Le 13 juin dernier, la société Audi Belgium a réservé les emplacements de taxi ainsi que le parking souterrain de la place Flagey à ses visiteurs. Le fait qu'une société privée puisse ainsi monopoliser l'espace public à un usage privé m'inquiète.*

Les places de taxi peuvent-elles être réservées pour des événements privés à Bruxelles ? Dans l'affirmative, de quelle manière ? Le parking souterrain à Flagey peut-il également être réservé

ongemakken die u aanhaalt, vallen bijgevolg onder de bevoegdheid van de gemeente.

Mijn administratie raadt de gemeente aan om het transitverkeer objectief in kaart te brengen en na te gaan wat de gevolgen zijn. Indien nodig kan de gemeente in overleg met het Brussels Gewest verkeersoplossingen bespreken. Ook een eventuele omleiding valt onder de bevoegdheid van de gemeente. Kortom, de gemeente kan een oplossing aanreiken voor de problemen die u vermeldt.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (*in het Frans*).- *Ik zal mij tot de gemeente richten. Ik betreur dat de oorspronkelijke maatregelen geen verkeersdrempels of een beperkte toegang omvatten. De situatie is bijzonder gevaarlijk voor kinderen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

betreffende "het tijdelijk voorbehouden van
taxiplaatsen en de ondergrondse parking aan
Flagey voor het Audi-evenement".

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Het Flageyplein werd tijdens de vorige legislatuur heraangelegd. Naar aanleiding daarvan werden er taxistandplaatsen en een ondergrondse parking aangelegd, waarover we het al vaak hebben gehad.

Op 13 juni organiseerde Audi Belgium een evenement voor de presentatie van de nieuwe Audi A3. Voor dat evenement werden taxistandplaatsen en ook de ondergrondse parking voorbehouden voor de bezoekers. Wie niet

à des fins privées ? Cette pratique est-elle applicable à d'autres parkings souterrains ?

Qu'en est-il du transfert de la gestion du parking souterrain de la place Flagey à la Région ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Bruxelles Mobilité n'a pas été informée et n'a donc pas délivré d'autorisation pour l'organisation d'un événement dans le cadre de la présentation d'un nouveau modèle de marque d'automobile le 13 juin 2013 à la Place Flagey.*

La réservation temporaire d'emplacements de taxi est possible lors de grands événements, moyennant concertation entre le(s) gestionnaire(s) de voirie et la Direction des Taxis.

Le 17 décembre 1998, une convention a été conclue entre la Région et la commune d'Ixelles attribuant à cette dernière la gestion du parking souterrain. Il n'est pas question actuellement de transférer la gestion de ce parking à la Région.

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

Mme Sophie Brouhon.- *Votre réponse me laisse quelque peu sur ma faim, car j'ai été réellement interpellée par l'évolution prise par la disponibilité de l'espace public et sa privatisation dans ce cas.*

uitgenodigd was, kon de ondergrondse parking niet in. Het baart me zorgen dat er voor een dergelijk evenement gebruik werd gemaakt van de openbare ruimte.

Is het mogelijk om taxistandplaatsen in Brussel voor te behouden voor privé-evenementen? Zo ja, op welke manier? Is het mogelijk om de ondergrondse parking aan Flagey voor te behouden voor privé-evenementen? Zo ja, op welke manier?

Is zoiets mogelijk bij andere ondergrondse parkings? Zo ja, welke?

Werd het beheer van de ondergrondse parking aan Flagey overgedragen aan het gewest? Wat is de stand van zaken van de overdracht?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen van Mوبiel Brussel werd niet op de hoogte gebracht en heeft dus geen vergunning afgeleverd voor de organisatie van een evenement in het kader van de presentatie van een nieuw model van een automerk op 13 juni 2013 op het Flageyplein.

Het voorbehouden van taxistandplaatsen is mogelijk bij grote evenementen, indien er overleg plaatsvindt tussen de wegbeheerder(s) en de Directie Taxi's. Dat kan dus ook elders dan op het Flageyplein.

Op 17 december 1998 werd een overeenkomst gesloten tussen het Brussels Gewest en het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Elsene, ter regeling van het beheer van de ondergrondse parking. Het college van de burgemeester en schepenen van Elsene heeft het volledige beheer in handen. Op dit moment is er geen sprake van een overdracht van het beheer van de parking aan het Brussels Gewest.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon *(in het Frans).*- *Het gewest stelt alles in het werk om de openbare ruimte op een evenwichtige manier te benutten voor het openbaar en het privévervoer.*

À la Région, nous faisons en sorte de réduire le nombre de places de parking et la présence de la voiture, de multiplier les places de stationnement souterraines, de réserver des places pour des taxis collectifs et des modes de transport public. Or, nous constatons qu'un opérateur privé, parce qu'il a de l'argent, peut réserver tout cet espace, sabotant ce faisant tout l'effort consenti par la Région pour partager l'espace public entre les différents types de transport.

Je constate donc que cette manière de faire est rendue possible via l'autorisation de la commune, et ce, en contradiction avec toutes les indications et les politiques que vous menez dans ce domaine. Je le déplore, même si je constate que vous ne pouvez rien y faire.

Cette réflexion mérite en tout cas d'être poursuivie car, dès lors que plus aucun espace réservé aux taxis et aux transports publics n'est accessible sur l'espace public, on se retrouve dans une situation à tout le moins schizophrénique en Région bruxelloise.

Je vous invite donc à vous pencher sur la privatisation de l'espace public dans le cadre des différents plans de mobilité.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "la commande de nouveaux bus
pour la STIB passée auprès d'un
constructeur allemand".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (*en néerlandais*).- *La STIB a choisi de commander 172 bus au constructeur allemand Daimler, et pas aux*

De gemeente heeft er blijkbaar geen probleem mee om de openbare ruimte tegen betaling ter beschikking te stellen van een privépartij, ook al gaat dit in tegen alle inspanningen van het gewest.

We moeten tegen elke prijs vermijden dat er in de openbare ruimte geen plaats meer is voor taxi's en openbaar vervoer. Ik raad u dan ook aan om aandacht te hebben voor de privatisering van de openbare ruimte in de verschillende mobiliteitsplannen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de bestelling van nieuwe
MIVB-bussen bij een Duitse constructeur".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- De MIVB heeft voor een bestelling van 172 bussen gekozen voor de Duitse constructeur Daimler. Ook de

constructeurs flamands Van Hool et VDL, qui étaient également candidats.

Ce n'est pas la première fois qu'une commande de la STIB échappe aux constructeurs flamands. Cela aurait pu être l'occasion que la Région bruxelloise mette elle-même en pratique la solidarité interrégionale qu'elle vante lorsqu'il est question des transferts de la Flandre vers Bruxelles.

En outre, la commande au constructeur allemand est mauvaise pour l'emploi. Si elle avait été passée auprès de Van Hool, cela lui aurait permis de résoudre des problèmes de chômage temporaire et même de créer de l'emploi. L'emploi national n'est-il pas un critère important dans les commandes de la STIB ?

La solidarité interrégionale exigée par le gouvernement bruxellois ne doit-elle pas être réciproque ?

La commande effectuée auprès du constructeur allemand peut-elle éventuellement encore être annulée ou revue ?

Quelle différence de prix y avait-il entre les offres de Daimler, Van Hool et Jonckheere ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Comme toutes les entreprises publiques, la STIB est tenue de respecter la législation relative aux adjudications publiques en vigueur, et vu les montants impliqués, l'adjudication doit être ouverte à tous les fournisseurs européens. Cette même législation interdit de reprendre une préférence nationale dans les critères d'évaluation des offres.

Vlaamse busbouwers Van Hool en VDL, het vroegere Jonckheere, waren kandidaat voor de bouw en levering van de bussen.

Mercedes begint reeds in oktober met de productie van de 79 gelede bussen. Zij worden geleverd van december 2013 tot augustus 2014. De productie van de 93 standaardbussen gaat in november 2013 van start. De eerste levering is voorzien in maart 2014.

Het is niet de eerste maal dat Vlaamse busbouwers naast een bestelling van de MIVB grijpen. Het Brussels Gewest heeft het zelf steeds over het belang van de 'intergewestelijke solidariteit' wanneer het gaat over de transfers van Vlaanderen naar Brussel. Het wordt dan ook hoog tijd dat het gewest die solidariteit zelf ook eens in de praktijk toepast, zoals bijvoorbeeld bij de bestelling van nieuwe bussen voor de MIVB.

Dat de bestelling niet naar Van Hool of VDL gaat, is slecht nieuws voor de tewerkstelling. De bestelling van 172 bussen had bij Van Hool de tijdelijke werkloosheid kunnen oplossen en zelfs nieuwe tewerkstelling kunnen creëren.

Wordt tewerkstelling in eigen land niet als een belangrijk criterium gebruikt voor de bestellingen van de MIVB?

Moet de door de Brusselse regering geëiste intergewestelijke solidariteit niet van beide kanten komen?

Kan de bestelling bij de Duitse constructeur eventueel nog worden geannuleerd of herzien?

Wat is het verschil in kostprijs tussen de offertes van Daimler, Van Hool en Jonckheere?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De MIVB moet zich, zoals alle openbare ondernemingen, aan de geldende wetgeving inzake openbare aanbestedingen houden. Gelet op de som van de bedragen, moet de MIVB de aanbesteding opentrekken naar alle Europese leveranciers, zowel Belgische als buitenlandse. Dezelfde wetgeving verbiedt dat een nationale voorkeur zou worden opgenomen in de evaluatiecriteria van de offertes.

Le contrat a été conclu avec la société EvoBus Belgium, une filiale de Daimler AG implantée à Kobbegem, qui commercialise et assure le service après-vente des marques Mercedes-Benz et Setra en Belgique.

EvoBus a obtenu de meilleurs résultats que ses concurrents grâce au coût total particulièrement intéressant de ses bus pour toute leur durée de vie (achat, entretien et valeur résiduelle). Cette société a en outre eu de bons résultats en matière de délais de livraison, d'environnement et de qualités techniques.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).*- *J'aurais aimé savoir en quoi les offres différaient. J'aimerais également savoir s'il ne peut être tenu compte de notre handicap salarial. Cela aurait pu donner une chance aux entreprises belges.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Le détail des offres ne peut être rendu public pour des raisons de concurrence entre entreprises.*

En ce qui concerne les achats de bus, il y aurait également beaucoup à dire sur ceux effectués par la Région flamande.

Nous sommes sensibles au problème de l'emploi, mais le handicap salarial, dont il est abondamment question dans notre pays, doit être traité par un autre biais.

Het contract werd geplaatst bij de maatschappij EvoBus Belgium nv, gevestigd in Kobbegem. De onderneming is een filiaal van Daimler AG en commercialiseert de merken Mercedes-Benz en Setra in België en verzekert de dienst-na-verkoop van de voertuigen van dezelfde merken.

EvoBus scoorde gunstiger dan zijn concurrenten dankzij de uitstekende score die het bedrijf op het geheel van de technische kosten tijdens de volledige levenscyclus van de voertuigen behaalde. Men spreekt dan van 'total cost of ownership'. Dat criterium omvat de totale kostprijs van de bussen over de volledige levensduur. Daarin inbegrepen zijn de aankoopprijs, het onderhoud en de restwaarde.

Bovendien kon EvoBus goede resultaten voorleggen op het vlak van leveringstermijnen, duurzaamheid en technische kwaliteit.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Ik wilde graag weten waarin de offertes juist verschilden. Ook had ik graag geweten of er geen rekening kon worden gehouden met de loonkosthandicap waarmee ons land kampt in vergelijking met andere Europese landen. Misschien had men daarmee rekening kunnen houden, zodat ook Belgische firma's een kans konden maken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De details van de offertes mogen niet bekendgemaakt worden. Het betreft immers een commerciële kwestie tussen bedrijven.

Indien er sprake is van een loonkosthandicap - en daar wordt in ons land natuurlijk veel over gesproken - dan moet die op een andere manier worden aangepakt.

De aankoop van bussen is een algemene beleidsdaad. Ook het Vlaams Gewest heeft aankopen gedaan waarover heel wat gezegd en gedacht kan worden.

We zijn allemaal gevoelig voor het probleem van de werkgelegenheid, maar de loonkosthandicap

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la sécurisation du pont de
l'avenue de la Couronne".**

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

Mme Céline Delforge.- À la fin de ce mois de juin, une personne s'est suicidée en se jetant du pont de l'avenue de la Couronne. Étant donné la hauteur du pont, elle n'avait aucune chance de survivre. Ce n'est malheureusement pas la première fois qu'un tel drame se produit à cet endroit.

Dans la mesure où les parapets de ce pont sont assez bas, il n'est pas très difficile pour quelqu'un qui a une pulsion suicidaire de passer à l'acte et il serait, de plus, très difficile, pour quelqu'un qui assiste à la scène, de l'en empêcher. La largeur de ces parapets ne rend pas non plus improbable le fait qu'une personne inconsciente du risque ne teste ses qualités de funambule, d'autant plus que le quartier est fréquenté par des étudiants.

Les spécialistes s'accordent à dire que le passage à l'acte suicidaire se produit souvent en période de crise et que, si un obstacle vient contrarier la pulsion du moment, la personne candidate au suicide va généralement se tourner vers une recherche d'aide plutôt que vers un autre lieu pour attenter à ses jours. C'est sur la base de ce constat que des ponts connus pour leur nombre élevé de suicides ont déjà été sécurisés dans le monde.

Le pont du Gerموir, qui est situé non loin de celui de la Couronne, est équipé de grilles hautes. Il a déjà été le théâtre de ce genre de scènes qui se sont heureusement bien terminées, puisque la difficulté physique de franchir le parapet a permis à des passants d'intervenir et d'éviter une issue fatale.

moet op een andere manier worden aangepakt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de beveiliging van de brug op
de Kroonlaan".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- In juni heeft een persoon zelfmoord gepleegd door van de brug aan de Kroonlaan te springen. Het is jammer genoeg niet de eerste keer dat er zich op die plaats een dergelijk drama afspeelt.

Aangezien de muurtjes van die brug vrij laag zijn, is het niet moeilijk om erop te klimmen. De muurtjes zijn bovendien vrij breed, wat personen die zich niet bewust zijn van het gevaar, ertoe kan aanzetten om hun kwaliteiten als koorddanser op de proef te stellen.

Zelfmoordpogingen vinden vaak plaats in een crisismoment. Wanneer een obstakel die impuls belemmert, zal de persoon meestal hulp zoeken in plaats van een andere plaats om een einde aan zijn leven te maken. Daarom werden al heel wat bruggen in de wereld beveiligd.

De Mouterijbrug, niet ver van de brug aan de Kroonlaan, werd met hoge hekken uitgerust. Omdat het niet makkelijk is om over die hekken te klauteren, konden voorbijgangers in enkele gevallen tijdig ingrijpen en een drama voorkomen.

Bij de heraanleg van de Kroonlaan hebben de buurtbewoners op dit probleem gewezen. Is er bestudeerd op welke manier de brug kan worden beveiligd? Gezien het bijzondere karakter van de brug, is een net misschien een betere oplossing dan hoge hekken.

Des riverains avaient déjà évoqué ce problème, il y a quelques années, à l'occasion du réaménagement de l'avenue de la Couronne et afin d'éviter que de nouveaux événements dramatiques ne se produisent à cet endroit. Je souhaiterais savoir si un dispositif destiné à empêcher la chute de personnes depuis le pont de l'avenue de la Couronne a été étudié. Vu l'aspect remarquable du pont, on peut imaginer un système de filet en contrebas plutôt que l'équipement de grilles.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La perte de vies humaines est toujours regrettable. C'est pourquoi nous dégageons d'importants moyens pour la prévention du suicide, tant au niveau de la Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) que de la Cocom, en menant des actions dans différents domaines sociaux comme les soins de santé, le bien-être, l'enseignement,...

Le pont dont il est question est repris dans l'"inventaire du patrimoine architectural" de la Région de Bruxelles-Capitale. La balustrade en pierre de taille a une hauteur de 127 cm. Elle répond donc aux dispositions du règlement régional d'urbanisme qui impose une hauteur minimale de 120 cm.

De par le caractère historique du pont, il n'est pas évident de prévoir des mesures de sécurisation supplémentaires comme la pose d'un filet, d'un grillage ou d'un écran en plexiglas.

On peut aussi se demander si ces sécurisations atteindraient bien leur objectif ou susciteraient au contraire des comportements plus irréfléchis encore. Si ce pont devait devenir un "pont à suicides", la situation ferait bien entendu l'objet d'une nouvelle analyse. Ce n'est heureusement pas le cas, même si cette histoire aura entraîné la perte d'une vie humaine.

Pour le moment, nous pensons qu'il est préférable d'investir dans la prévention du suicide et nous ne comptons donc rien entreprendre vis-à-vis du pont en tant que tel à l'heure actuelle.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het verlies van een mensenleven valt altijd te betreuren. Daarom maken de VGC en de GGC aanzienlijke middelen vrij voor zelfmoordpreventie.*

De brug op de Kroonlaan staat op de inventaris van het architecturale erfgoed van het Brussels Gewest. De stenen balustrade is 127 cm hoog en voldoet dus aan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, die minimum 120 cm voorschrijft.

Door het historische karakter van de brug, is het niet eenvoudig om in bijkomende veiligheidsmaatregelen te voorzien. Je kunt je ook aanvragen of deze niet net aanleiding zouden geven tot nog meer ondoordacht gedrag.

Zolang de brug geen reputatie krijgt als zelfmoordbrug, lijkt zelfmoordpreventie dan ook een nuttiger idee dan bijkomende maatregelen rond de brug zelf.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Je suis un peu perplexe par rapport à votre réponse. Ce pont est en effet remarquable et il répond bien aux exigences du RRU, mais rendre plus difficile le passage au-dessus de la rambarde constituerait un dispositif de prévention.

J'avais bien pris en compte la question architecturale, notamment en proposant le placement éventuel d'un filet.

Je vous signale qu'il y a eu des tentatives de suicide avortées à cet endroit et que, pour les riverains, c'est également très désagréable. Évidemment, ce ne sont pas les riverains qui en meurent, mais, avec tout le respect que l'on doit aux victimes et à leurs proches, les suicides ont des conséquences plus larges. C'est une source d'angoisse et de traumatismes pour de nombreuses personnes. Cela fait partie de la prévention.

Ma question n'était pas lancée au hasard. Elle était motivée par ce que disent les spécialistes du suicide. Rendre difficile le passage à l'acte depuis un pont sauve effectivement des vies et constitue une forme de prévention !

Je prends acte de votre réponse, mais je trouve extrêmement dommage qu'on n'envisage pas sérieusement de sécuriser ce pont. D'autant que ce n'est pas la première fois que quelqu'un se jette de ce pont, même si ce n'est pas un "pont à suicides".

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je voudrais encore souligner tous les efforts que nous faisons dans d'autres domaines pour la prévention du suicide. Nous continuons à investir énormément pour ce faire.

Ce genre de situation m'affecte aussi et ma réponse n'est pas le reflet d'une quelconque négligence de ma part. Il n'y a pas de solution évidente. Nous voulons surtout investir dans d'autres éléments.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À MME BRIGITTE GROUWELS,

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- De brug is een stuk erfgood en voldoet aan de normen, maar het kan toch niet zo'n probleem zijn om bijvoorbeeld een net te spannen als extra beveiliging.

Er zijn al eerder mislukte zelfmoordpogingen geweest op deze plek en voor de omwonenden is dat zeer aangrijpend. Preventie omvat ook het voorkomen van trauma's bij alle betrokkenen.

Ik heb mij overigens gebaseerd op wat zelfmoordspecialisten mij vertellen. Het redt wel degelijk levens als we het moeilijker maken om van een brug te springen! Ik betreur dan ook uw gebrek aan enthousiasme.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Wij leveren heel wat inspanningen op andere terreinen wat zelfmoordpreventie betreft. U mag mij niet verdenken van ongevoeligheid, maar er zijn nu eenmaal geen eenvoudige oplossingen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN MEVROUW BRIGITTE

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

**concernant "la sécurité des piétons au rond-
point de la Porte de Namur".**

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

Mme Céline Delforge.- Depuis de nombreuses années, la traversée piétonne de la Petite ceinture à hauteur de la Porte de Namur pose un problème sérieux de sécurité routière.

Lorsque le feu est vert pour les piétons qui souhaitent traverser la Petite ceinture du côté droit du rond-point, si on regarde le carrefour dans le sens ville-faubourg, ils sont systématiquement mis en danger par des véhicules pressés d'atteindre le tunnel en direction de la gare du Midi. Je parle du passage clouté à traverser si vous êtes du côté du boulevard de Waterloo quand vous vous dirigez vers la banque ING.

La portion de passage piéton visée est donc celle qui va du terre-plein à hauteur de l'entrée du parking des Deux Portes à la couverture du tunnel. Ces véhicules s'apprêtant à tourner à gauche au rond-point vers le boulevard de Waterloo pour rejoindre le tunnel, ne comprennent pas que, quand le feu devient vert pour eux, il l'est également pour les piétons, dont ils coupent la trajectoire à vive allure.

Étant donné l'importance du flux piéton à cet endroit et la vitesse à laquelle roulent les véhicules prenant leur élan pour entrer dans le tunnel, cette situation est particulièrement accidentogène. Je l'ai moi-même expérimentée à de nombreuses reprises. Plusieurs personnes me l'ont aussi signalé.

Par ailleurs, la fréquence du phénomène ne laisse pas de doute sur la mauvaise organisation des lieux. Si des conducteurs de voitures ou de camions peu soucieux des piétons sont légion, le caractère systématique du problème décrit ci-dessus met en évidence un problème d'infrastructure, de signalisation ou de phasage des feux.

Mme la ministre, vos services se sont-ils déjà

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

**betreffende "de veiligheid van de
voetgangers aan het verkeersplein van de
Naamsepoort".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Er is al jaren een probleem met de veiligheid van voetgangers die de Kleine Ring willen oversteken ter hoogte van de Naamsepoort.

Als het verkeerslicht groen is voor voetgangers die de rotonde van de Naamsepoort willen oversteken in de richting van Elsene, moeten ze heel goed opletten voor auto's die de tunnel richting het Zuidstation in willen rijden.

Veel van die chauffeurs beseffen namelijk niet dat wanneer het licht groen is voor hen, het licht ook op groen staat voor voetgangers.

Aangezien er op die plek veel voetgangers oversteken en de auto's er zeer snel rijden, ontstaat er een bijzonder gevaarlijke verkeerssituatie.

Het probleem heeft te maken met de weginfrastructuur, de signalisatie en de afstemming van de verkeerslichten.

Hebben uw diensten zich al over het probleem gebogen? Welke maatregelen worden er overwogen?

penchés sur cette traversée problématique ? Le cas échéant, une réorganisation ou d'autres mesures destinées à protéger les piétons ont-elles été décidées ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La situation est, en effet, problématique. Si, dans la plupart des carrefours, la courtoisie et le respect des priorités permettent de régler les problèmes, il n'en va de même dans le cas présent. Malheureusement, la configuration des lieux et l'empressement des automobilistes font oublier à ces derniers les règles élémentaires de politesse.

Pour régler cette situation de fait, nous allons reprogrammer prochainement le phasage des feux afin qu'ils ne passent pas au vert en même temps pour les piétons et les automobilistes effectuant un tourne-à-gauche depuis le rond-point. En conséquence, les piétons et les automobilistes verront leur temps de feu vert raccourci : de minimum 40 à 23 secondes pour les premiers, de minimum 43 à 30 secondes pour les autres.

Ainsi, les piétons ne seront plus confrontés aux automobilistes effectuant le tourne-à-gauche. Toutefois, les conflits potentiels avec les véhicules tournant à droite depuis la rue de Namur subsisteront, mais ils ne devraient pas représenter de danger étant donné la vitesse plus faible des véhicules.

En résumé, les flux dangereux de véhicules ne seront plus permis pendant le temps de feu vert pour les piétons, qui sera réduit pour ne pas trop entraver la capacité du carrefour. Ce nouveau dispositif sera ensuite évalué en termes de sécurité et de fluidité.

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie la ministre pour cette réponse concrète. Nous songions également à l'installation de panneaux clignotants, peu esthétiques, mais efficaces, qui signalent que des piétons traversent.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De situatie is inderdaad problematisch. Helaas is het kruispunt zo ingericht dat de automobilisten er de elementaire beleefdheidsregels vergeten.*

Daarom zullen we binnenkort de verkeerslichten herprogrammeren, zodat de automobilisten en de voetgangers in kwestie niet meer gelijktijdig groen licht krijgen. Beide groepen zullen daardoor een kortere groenfase hebben: minimum 40 tot 23 seconden voor de voetgangers, minimum 40 tot 33 seconden voor de auto's.

De conflicten tussen de voetgangers en de auto's die rechts afslaan vanuit de Naamsepoort zullen blijven bestaan, maar hier is het gevaar minder groot, omdat deze wagens trager rijden.

Deze nieuwe regeling zullen we achteraf evalueren.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord..

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik denk ook aan knipperlichten die aangeven dat er voetgangers oversteken.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la prononciation des arrêts dans
les véhicules de la STIB".**

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

Mme Céline Delforge.- Je ne suis pas la première à m'en émouvoir : la prononciation du nom de certains arrêts par la voix préenregistrée diffusée dans les véhicules de la STIB laisse pour le moins songeur. Si pour les arrêts portant par écrit un nom différent en français et en néerlandais, il en va de même en version orale, la prononciation d'une série de noms propres laisse dubitatif.

Je pense particulièrement à la prononciation de noms propres francophones. Je ne m'étendrai pas sur le désormais célèbre Legrand prononcé uniquement "à la flamande" dans les trams, ni sur le fameux Rogier, qui subit le même sort. C'en est même au point que je ne connais que peu de néerlandophones qui ont une telle prononciation.

S'il peut prêter à sourire, le phénomène n'en est pas moins interpellant. Légèrement choquant pour les habitués, il crée tout simplement un problème de compréhension pour les usagers non initiés. La prononciation de ces noms francophones de façon aussi éloignée de leur sonorité normale constitue tout simplement un obstacle qui nuit au service censé être rendu par la signalisation sonore.

Je vous certifie qu'un touriste français risque d'être fort dérouté, car le temps qu'il comprenne que ce qu'il a entendu correspond au nom écrit, il aura raté son arrêt.

Je m'interroge également sur la traduction assez bizarre de certains toponymes. Ainsi, "Etterbeek station" devient "Etterbeek gare".

Depuis quelques semaines, certains bus se sont également vus équipés de la signalisation orale des arrêts. Malheureusement, il faut bien constater que

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de uitspraak van de haltes in de
MIVB-voertuigen".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- De uitspraak van sommige haltes door de vooraf ingesproken stem in de MIVB-voertuigen laat heel wat te wensen over, vooral wanneer het om Franse eigennamen gaat zoals Legrand en Rogier. Die worden in de trams enkel op zijn Vlaams uitgesproken en zijn bijna onherkenbaar.

Dit kan misschien lachwekkend lijken, maar het is vooral een probleem voor occasionele reizigers. Tegen de tijd dat een Franse toerist begrijpt over welke halte het gaat, is hij er al voorbij.

Ik heb ook vragen bij de vertaling van sommige haltes. Zo wordt "Etterbeek station" vertaald als "Etterbeek gare".

Sinds kort zijn ook sommige bussen uitgerust met een systeem waarbij de haltes mondeling worden aangekondigd. Jammer genoeg doet zich daar hetzelfde probleem voor en worden sommige haltes enkel in het Nederlands of met een sterk Nederlandstalig accent aangekondigd.

Dat zorgt voor ergernis bij de reizigers en schaadt het imago en de kwaliteit van de dienstverlening. Ik hoop dat u hier snel iets aan zult doen.

le phénomène se poursuit puisque, par exemple, l'arrêt Delporte se voit aussi massacré et rendu incompréhensible. Il en va de même pour l'arrêt Arsenal qui n'existe que sous la version "Arsenaal" dans le tram 25. D'aucuns me parlent également d'un certain "Jaak Brel", mais je n'ai pu le vérifier.

Pourquoi des noms d'arrêt francophones sont-ils prononcés en néerlandais ? Il ne s'agit pas d'une question d'alternance.

C'est assez inexplicable. Cela ne donne pas une bonne image et cela énerve les usagers. Cela nuit également à la qualité du service rendu. Mon souhait est que cela ne dure pas. Mais, si vous avez une excellente explication à me donner, évidemment, je l'entendrai volontiers.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les discussions relatives à la prononciation exacte des noms de rues bruxellois pourraient nous entraîner dans des considérations historiques très intéressantes !

Comme je l'ai déjà indiqué à maintes reprises en réponse aux nombreuses questions posées sur le sujet, la STIB se réfère strictement, dans sa communication aux voyageurs, à la loi du 2 août 1963 sur l'emploi des langues en matière administrative.

Cette loi, qui est toujours d'application et n'a pas subi de modification, stipule que, dans la Région bilingue de Bruxelles-Capitale, les deux langues doivent obligatoirement être traitées sur le même pied d'égalité. La STIB pratique donc une stricte alternance entre le français et le néerlandais, s'inspirant de la pratique utilisée dans les publications du Moniteur belge.

Comme pour les noms des stations de métro ou les annonces vocales diffusées tant dans les stations que dans les véhicules, l'usage veut que les numéros pairs donnent la priorité au français, tandis que les numéros impairs donnent la priorité au néerlandais. Par exemple, l'arrêt Delporte porte le numéro 4.305 et est donc prononcé par une voix néerlandophone. L'arrêt précédent, Rodin, portant un numéro pair, il est prononcé par une voix francophone.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Over de correcte uitspraak van Brusselse straatnamen kun je eeuwig discussiëren.

Ik heb al vaker gezegd dat de MIVB voor de communicatie met reizigers de wet van 2 augustus 1963 op het taalgebruik voor administratieve zaken naleeft.

Die wet bepaalt dat het Nederlands en het Frans in het Brussels Gewest gelijk moeten worden behandeld. De MIVB communiceert dus zowel in het Frans als het Nederlands, zoals het Belgisch Staatsblad.

Het gebruik van de MIVB wil dat de naam van haltes met een even getal eerst in het Frans worden vermeld en die met een oneven getal eerst in het Nederlands. Aangezien de halte Delporte bijvoorbeeld het nummer 4.305 heeft, wordt die eerst in het Nederlands uitgesproken.

Als er nog een opnamesessie wordt georganiseerd voor de namen van de haltes, zal de MIVB ervoor zorgen dat bepaalde namen duidelijker worden uitgesproken.

Lors d'une prochaine séance d'enregistrement, la STIB veillera à rendre certaines annonces plus compréhensibles, sans pour autant déroger à la règle susmentionnée. Il importe effectivement que le nom des arrêts soit correctement articulé.

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

Mme Céline Delforge.- Évidemment, on ne connaît pas le Moniteur belge dans sa version sonore ! L'orthographe ne change pas. S'il est vrai que c'est totalement respecté quand il s'agit d'un nom dans ses deux versions linguistiques - sauf pour "Arsenaal", dont je maintiens qu'il n'existe oralement que dans une seule langue -, je me demande si ce n'est pas interpréter la loi que de prononcer un nom d'une langue dans une autre. Il y a aussi de l'anglais... Et il faudra m'expliquer pourquoi "Rogier" est en deux langues ! C'est un nom propre qui se prononce "rojié" dans toutes les langues.

J'entends bien qu'on essaie de se baser sur des règles écrites organisant l'alternance, mais je ne comprends toujours pas qu'on prononce un mot d'une langue dans une autre. Je suis tout à fait prête à soutenir qu'un nom néerlandophone doit être prononcé avec un accent néerlandophone, avec les accents toniques où il y a lieu.

Mon problème, c'est que c'est bizarre, et dommage, et que plus personne ne s'en sort. Si "Jacques Brel" reste "Jacques Brel", cela ne l'empêchera pas de demeurer un digne représentant de la multiculturalité de ce pays... On va devoir expliquer tout ça dans les guides touristiques !

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- U verwijst naar het Belgisch Staatsblad. Het gaat me echter niet om de spelling, maar om de uitspraak. De wet zegt daar niets over. Volgens mij wordt de naam Rogier in alle talen op dezelfde manier uitgesproken als in het Frans, maar de MIVB denkt daar blijkbaar anders over.

Ik begrijp dat er wordt afgewisseld tussen Nederlands en Frans, maar alles moet correct worden uitgesproken. Het is bijvoorbeeld jammer dat de naam van Jacques Brel niet juist wordt uitgesproken.

- *Het incident is gesloten.*