

VILLE DE BRUXELLES

Organisation

Secrétariat des Assemblées

Conseil communal



STAD BRUSSEL

Organisatie

Secretariaat van de Vergaderingen

Gemeenteraad

**RELEVÉ
DES QUESTIONS ECRITES POSEES PAR LES CONSEILLERS COMMUNAUX
AU COLLEGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS EN 2014**

**Toutes les Questions et Réponses reprises ci-dessous ont été publiées dans le
Bulletin des Questions et Réponses du Conseil communal**

**OVERZICHT
VAN DE SCHRIFTELIJKE VRAGEN GESTELD DOOR DE GEMEENTERAADSLEDEN AAN
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN 2014**

**Alle Vragen en Antwoorden die hieronder worden hernomen werden gepubliceerd in het Bulletin
van Vragen en Antwoorden van de Gemeenteraad.**

N°	Conseiller Raadslid	Date Datum	Objet de la question Voorwerp van de vraag
2014-1	M. MAINGAIN	12/02/14	<p>Question concernant les nuisances sonores pour les riverains de la place Poelaert et de la place Stéphanie dues aux sirènes des voitures de police accompagnant les fourgons cellulaires vers le Palais de Justice.</p> <p>Vraag betreffende de geluidshinder voor de omwonenden van het Poelaertplein en het Stefaniaplein veroorzaakt door de sirenes van de politievoertuigen die het gevangentransport naar het Justitiepaleis begeleiden.</p>
2014-2	M. FASSI-FIHRI	12/02/14	<p>Question concernant les conditions de mise à disposition de bus et cars du Parc automobile de la Ville aux associations et riverains.</p> <p>Vraag betreffende de voorwaarden voor het ter beschikking stellen van bussen en autocars uit het Wagenpark van de Stad aan verenigingen of inwoners.</p>
2014-3	Mevr. DEBAETS	20/02/14	<p>Vraag betreffende het vandalisme aan de Kristus Koning Kerk.</p> <p>Question concernant le vandalisme à l'église du Christ-Roi.</p>
2014-4	Dhr. DHONDT	19/03/14	<p>Vraag betreffende de stand van zaken van de heraanleg van de Moutstraat als woonerfzone met voorrang voor de voetgangers.</p> <p>Question concernant l'état d'avancement de l'aménagement de la rue de la Braie en zone résidentielle avec priorité pour les piétons.</p>
2014-5	Dhr. DHONDT	22/03/14	<p>Vraag betreffende de reglementering inzake de aanleg en het uitbaten van vaste terrassen en andere.</p> <p>Question concernant la réglementation relative à l'aménagement et à l'exploitation de terrasses fixes et autres.</p>
2014-6	Mme NAGY	08/04/14	<p>Question concernant les aménagements pour cyclistes sur la rue des Colonies.</p> <p>Vraag betreffende de inrichtingen voor fietsers in de Koloniënstraat.</p>
2014-7	Sans objet. Zonder voorwerp.		
2014-8	Sans objet. Zonder voorwerp.		
2014-9	Dhr. DHONDT	23/09/14	<p>Vraag betreffende de uitvoering van het beleidsprogramma inzake veilig parkeren voor de fietsers en meer specifiek over de inrichting van een grote overdekte en beveiligde fietsenstaling.</p>

			Question concernant l'exécution du programme de majorité au sujet du stationnement sécurisé pour les cyclistes et en particulier sur l'aménagement d'un dépôt couvert et sécurisé pour vélos.
2014-10	Dhr. DHONDT	23/09/14	Vraag betreffende fietsdiefstal in de Stad Brussel en de resultaten van het pilootproject met de lokfietsen in onze Politiezone. Question concernant le vol de vélos à la Ville de Bruxelles et les résultats du projet pilote vélos-appât dans notre Zone de Police.
2014-11	Dhr. DHONDT	23/09/14	Vraag betreffende de staat van het wegdek op het kruispunt van de Brigittinenstraat en de Rogier van der Weydenstraat. Question concernant l'état du revêtement routier au croisement de la rue des Brigittines et Roger van der Weyden.
2014-12	Dhr. DHONDT	23/09/14	Vraag betreffende de overdekte fietsparkings in de woningen van Grondregie en de Huisvestingsmaatschappijen op het grondgebied van de Stad. Question concernant les parkings vélos couverts dans les logements de la Régie foncière et des Sociétés de logements sur le territoire de la Ville.
2014-13	Dhr. DHONDT	01/10/14	Vraag betreffende het mobiliteitsplan van de Stad voor de Vijfhoek. Question concernant le plan de mobilité de la Ville pour le Pentagone.

Question n° 1 de M. Fabian MAINGAIN du 12 février 2014.

Je relaie ici les préoccupations des habitants de la place Stéphanie et des riverains de la place Poelaert. Ceux-ci m'ont alerté sur les nuisances qu'ils subissent et qui sont dues aux sirènes des voitures de police qui accompagnent les fourgons cellulaires vers le palais de Justice.

Leur demande légitime est la suivante : sans mettre à mal la nécessaire sécurité due aux transferts de détenus, serait-il possible de diminuer à l'approche du palais de Justice la sonorité des sirènes des voitures de police accompagnant les fourgons ?

Réponse du Collège :

Les transports de détenus en fourgon « vert » et lorsque celui-ci circule en code 3 (feux bleus et sirène) transporte des détenus réputés dangereux.

Ces transports sont organisés par le Ministère de la Justice, direction des Etablissements Pénitentiaires.

Lorsque ces fourgons sont accompagnés de véhicules de police, il va de soi que les détenus présentent un grand risque pour la sécurité.

Ce n'est cependant pas la police de Bruxelles CAPITALE Ixelles qui effectue ces transports. La plupart de ces accompagnements de fourgons sont exécutés par la police de Bruxelles Midi.

Ni l'organisation de ces transports ni l'accompagnement de ceux-ci par des véhicules de police ne relèvent donc des compétences de la Ville ou de sa Zone de Police

Cependant le Chef de Corps de la police de Bruxelles CAPITALE Ixelles a envoyé un écrit à son

Vraag nr 1 van de h. Fabian MAINGAIN dd. 12 februari 2014. (Vertaling)

Ik geef de bezorgdheid door van de bewoners van het Stefaniaplein en de buurtbewoners van het Poelaertplein. Zij brachten mij op de hoogte van de geluidsoverlast die zij ondergaan door de sirenes van de politiewagens die de celwagens begeleiden naar het Justitiepaleis.

Hun rechtmatig verzoek is het volgende : is het mogelijk, zonder de vereiste veiligheid in het kader van gedetineerdentransport in het gedrang te brengen, om het volume van de sirenes van de politiewagens die de celwagens begeleiden, bij het naderen van het Justitiepaleis te verminderen?

Antwoord van het College :

Wanneer de “groene” celwagen in code 3 rijdt (blauwe lichten en sirene) dan worden gevangenen vervoerd die als “gevaarlijk” beschouwd worden.

Die transporten worden georganiseerd door het Ministerie van Justitie, directie van Penitentiaire Inrichtingen.

Wanneer die celwagens vergezeld zijn van politiewagens, is het vanzelfsprekend dat de gevangenen een groot risico betekenen voor de veiligheid.

Het is echter niet de politie van Brussel HOOFDSTAD Elsene die deze transporten uitvoert. Het grootste deel van die begeleidingen van gevangenvervoer wordt uitgevoerd door de politie van Brussel Zuid.

De Stad of onze Politiezone heeft dus geen enkele bevoegdheid wat betreft de organisatie van deze transporten noch de begeleiding ervan door politievoertuigen.

Niettemin heeft de Korpschef van Brussel

collègue de la Zone Midi ainsi qu'au Directeur des
Etablissements Pénitentiaires afin de leur faire part
des doléances des riverains.

HOOFDSTAD Elsene zijn collega van de Zone Zuid
en de Directeur van de Penitentiaire Inrichtingen
aangeschreven om hen in te lichten over de klachten
van de buurtbewoners.

**Question n° 2 de M. Hamza
FASSI-FIHRI du 12 février 2014.**

Je souhaite obtenir des informations sur les cars et les bus de la Ville de Bruxelles et sur la manière dont ceux-ci peuvent être mis à disposition des habitants et/ou de certaines asbl de la Ville de Bruxelles.

De combien de bus et de cars la Ville dispose-t-elle ?
Existe-t-il d'autres véhicules de transport collectif dont la Ville est propriétaire ?
La Ville met-elle ses bus et ses cars à disposition d'habitants et/ou d'associations ?
Si oui, pouvez-vous me préciser les conditions à remplir par le/les demandeurs pour pouvoir en bénéficier ?

Réponse du Collège :

Actuellement la Ville dispose de 8 autobus. Elle ne dispose pas d'autres véhicules de transport collectif.

En application du « Règlement pour la mise à disposition d'autobus, de camionnettes et de camions du parc automobile de la Ville de Bruxelles », approuvé par le Conseil communal en séance du 21 octobre 2013, la Ville met gracieusement des autobus à disposition des écoles, associations et asbl bruxelloises, à leur demande, et pour l'organisation d'activités au profit des Bruxellois. Les conditions d'obtention du service et devoirs des utilisateurs sont exhaustivement repris dans le règlement précité.

**Vraag nr 2 van de h. Hamza
FASSI-FIHRI dd. 12 februari 2014. (Vertaling)**

Ik zou graag informatie krijgen over de bussen en autocars van de Stad Brussel en over de wijze waarop deze ter beschikking kunnen gesteld worden van de inwoners en/of van bepaalde vzw's van de Stad Brussel.

Over hoeveel bussen en autocars beschikt de Stad ?
Zijn er andere collectieve vervoermiddelen waarvan de Stad eigenaar is ?
Stelt de Stad haar bussen en autocars ter beschikking van de inwoners en/of van verenigingen ?
Zo ja, kunt u mij de voorwaarden verduidelijken waaraan de aanvrager(s) dient te beantwoorden om er gebruik van te kunnen maken ?

Antwoord van het College :

Op dit ogenblik beschikt de Stad over 8 autobussen. Zij bezit geen andere collectieve transportmiddelen.

In toepassing van het "Reglement voor het ter beschikking stellen van bussen, bestelwagens en vrachtwagens van het autopark van de Stad Brussel", goedgekeurd door de Gemeenteraad in zitting van 21 oktober 2013, stelt de Stad gratis autobussen ter beschikking van Brusselse scholen, verenigingen en vzw's, op hun verzoek, en voor het organiseren van activiteiten ten behoeve van de Brusselaars. De voorwaarden om van deze dienstverlening te kunnen genieten en de plichten van de gebruikers zijn omstandig omschreven in voornoemd reglement.

Question n° 3 de Mme Bianca DEBAETS du 20 février 2014. (Traduction)

L'Église du Christ-Roi dans le quartier laekenois du Mutsaard est régulièrement la cible de vandales. Ceux-ci urinent contre l'église, cassent des vitres à coups de pierres et jouent au football sur le toit pendant les célébrations de la messe. Cela a commencé par l'abandon d'ordures dans le porche. Après sont venus les graffiti et les vitres en morceaux. Et actuellement, on urine même régulièrement contre la porte de l'église. Les pratiquants sont aussi intimidés.

La semaine dernière, le vandalisme a repris de nouveau : 2 vitres ont été mises en pièces et la boîte aux lettres a été démolie. La situation est insupportable pour la communauté de l'église.

Mes questions :

- Quelles démarches avez-vous entreprises pour mettre une halte à cette situation ?
- Dans le quartier, s'est-on davantage concerté avec les jeunes par exemple par l'intermédiaire de l'asbl Bravvo ?
- Quels moyens allez-vous mettre en œuvre pour garantir à nouveau la sécurité et le calme (patrouilles supplémentaires, caméras, autres...) ?

Réponse du Collège :

En 2013, la paroisse s'est plainte de dégâts occasionnés au bâtiment suite à des actes de vandalisme (vitres brisées, tags,), d'incivilités (déchets, urine, seringues...) ainsi que d'une occupation « dérangeante » de l'espace devant l'église : bruit, intimidation susceptible d'effrayer les personnes âgées.

Dans l'entourage de l'église, il y a des divergences d'opinion quant aux auteurs présumés (sans aucune

Vraag nr 3 van Mevr. Bianca DEBAETS dd. 20 februari 2014.

De Christus Koningkerk in de Lakense wijk Mutsaard is regelmatig het mikpunt van vandalen. Die plassen tegen de kerk, gooien ruiten in en spelen voetbal op het plat dak tijdens misvieringen. Het begon met achtergelaten vuilnis in het portaal. Daarna kwamen de graffiti en de stukgeslagen ruiten. En tegenwoordig wordt er zelfs regelmatig tegen de kerkdeur geürineerd. Kerkgangers worden ook geïntimideerd.

Vorige week laaide het vandalisme terug op : 2 ruiten werden stukgegooid en de brievenbus werd vernield. De situatie is onhoudbaar voor de kerkgemeenschap.

Mijn vragen:

- Welke stappen heeft u ondernomen om deze situatie een halt toe te roepen ?
- Werd er in de wijk extra ingezet op overleg met de jongeren vb via de vzw Bravvo ?
- Welke middelen gaat u inzetten om de veiligheid en rust opnieuw te garanderen (extra patrouilles, camera's, andere...) ?

Antwoord van het College :

In 2013 klaagde de parochie over schade aan het gebouw ten gevolge van vandalisme (gebroken ruiten, tags, ...), onburgerlijk gedrag (sluikstort, urine, injectiespuiten, ...) alsook over een "storende" bezetting van het plein voor de kerk : lawaai, intimidatie die de oudere personen bang maakt.

In de entourage van de kerk zijn de meningen verdeeld over de vermoedelijke daders (zonder enig

preuve à ce jour) des faits. Certains sont persuadés qu'il s'agirait d'une « bande de Versailles », d'autres pensent qu'il s'agit d'enfants et d'étudiants d'écoles environnantes.

Certaines nuisances pourraient aussi provenir d'une salle de scouts, à côté de l'église, où sont régulièrement organisées des réunions.

Suite à la plainte du pasteur en 2013, des patrouilles INT, BTI et BTS ont été demandées. 40 contrôles ont été effectués de mars à mai 2013. Aucune identification n'a été effectuée, les patrouilles n'ont pu constater aucun fait et donc il n'a été procédé à aucune arrestation.

A l'époque, l'asbl BRAVVO est intervenue dans ce dossier. Un diagnostic techno-prévention a été réalisé et il a été tenté, sans succès, d'entrer en contact avec les responsables de la paroisse en vue d'une médiation de type « gestion de conflit collectif ».

Plus aucune plainte n'a été déposée depuis mai 2013 jusque janvier 2014.

Deux faits ont été établis en janvier et février 2014.

Les services de police effectueront à nouveau des surveillances régulières dans les environs de l'église.

La médiatrice sociale de BRAVVO abordera la problématique lors d'une prochaine réunion de quartier.

Dans une optique de prévention d'actes de vandalisme, la fabrique d'église envisagerait également d'entreprendre des démarches afin d'embellir l'église et de rafraîchir le jardin.

bewijs tot op heden). Sommigen zijn ervan overtuigd dat het zou gaan om een "bende van de Versailles", terwijl anderen denken dat het kinderen en leerlingen zijn van omliggende scholen.

Sommige overlast zou ook kunnen voortkomen uit de aanwezigheid van een scoutslokaal, naast de kerk, waar geregeld bijeenkomsten plaatsvinden.

In 2013, ingevolge de klacht van de pastoor, werden er patrouilles INT, BTI en BTS gevraagd. Er werden 40 controles uitgevoerd van maart tot mei 2013. Geen enkele identificatie werd verricht, de patrouilles hebben geen enkel feit kunnen vaststellen en er werden dus ook geen aanhoudingen uitgevoerd.

Indertijd is ook de vzw BRAVVO tussengekomen in dit dossier. Er werd een techno-preventieve diagnose uitgevoerd en er werd, zonder succes, gepoogd om in contact te treden met de verantwoordelijken van de parochie om een bemiddeling van het type "collectief conflictbeheer" op te starten.

Sinds mei 2013 tot januari 2014 werd geen enkele klacht meer neergelegd.

Er werden 2 feiten vastgesteld in januari en februari 2014.

De politiediensten zullen weer regelmatig toezicht houden in de omgeving van de kerk.

De sociale bemiddelaarster van de vzw BRAVVO zal de problematiek opnieuw ter sprake brengen tijdens een volgende wijkvergadering.

In het kader van de preventie van vandalisme zou de kerkfabriek ook overwegen om de nodige stappen te ondernemen voor de verfraaiing van de kerk en het opfrissen van de tuin.

Question n° 4 de M. Bart DHONDT du 19 mars 2014. (Traduction)

Il y a environ deux ans, la rue de la Braie a été inaugurée dans une ambiance de fête. Pendant l'inauguration, un grand nombre de choses devaient encore se faire. Le but était, comme annoncé par la Ville de Bruxelles, de transformer la rue de la Braie en « rue à circulation restreinte avec des bancs originaux et des magnolias où le millier d'enfants qui fréquentent les établissements scolaires qui s'y trouvent, peuvent se défouler ».

La rue de la Braie a reçu le statut de zone résidentielle, avec priorité aux piétons. En septembre de l'année dernière, j'ai posé au Collège un nombre de questions concernant le maintien de cette zone résidentielle et les travaux prévus. Jusqu'à présent, on attend encore toujours le mobilier urbain qui doit remplacer les grilles temporaires qui ont été placées. Les grilles ont été placées pour éviter le parking sauvage, mais elles ne peuvent être considérées comme efficaces.

Les habitants, enfants et jeunes qui vont à l'école ne voient jusqu'à présent pas la différence entre la situation d'avant et la situation d'aujourd'hui. La rue de la Braie comme zone résidentielle ne peut pas jusqu'à présent être considérée comme un projet réussi.

L'avantage est cependant que de cette première période l'on peut apprendre beaucoup et le projet, moyennant des adaptations, pourrait avoir la chance de réussir si un engagement clair est pris par le Collège.

J'aimerais poser les questions suivantes :

1. Quand le marché pour le mobilier urbain dans la rue de la Braie a-t-il été attribué ? Combien de pièces seront placées ? Quand les travaux pour le placement seront-ils entrepris et combien de temps dureront-ils ?
2. Y aura-t-il encore des adaptations à la signalisation, ainsi que l'indication des places de parking/différentes zones de la zone résidentielle ?

Vraag nr 4 van de h. Bart DHONDT dd. 19 maart 2014.

Ongeveer een tweetal jaar geleden werd de Moutstraat feestelijk geopend. Tijdens de opening moesten nog tal van ingrepen gebeuren. De doelstelling was, zoals aangekondigd door de Stad Brussel, om de Moutstraat om te vormen tot "een autoluwe straat met originele banken en magnolia's waar de duizend kinderen die er in de verschillende onderwijsinstellingen op school zitten, zich kunnen uitleven."

De Moutstraat heeft het statuut van een woonerf, met voorrang voor voetgangers gekregen. In september vorig jaar stelde ik het College een aantal vragen over de handhaving van dit woonerf en de geplande werkzaamheden. Tot op heden is het nog steeds wachten op het stadsmeubilair dat de tijdelijke hekkens die er geplaatst werden, moet vervangen. De hekkens werden er geplaatst om het wildparkeren tegen te gaan, maar doeltreffend kunnen ze niet genoemd worden.

De bewoners, kinderen en jongeren die er school lopen zien tot op heden niet het verschil tussen de situatie voordien en de situatie vandaag. De Moutstraat als woonerf kan tot op heden geen geslaagd project genoemd worden.

Het voordeel is echter dat er uit deze eerste periode wel geleerd kan worden en het project, mits aanpassingen, wel kans op slagen zou kunnen krijgen indien er een duidelijk engagement wordt opgenomen door het College.

Graag had ik volgende vragen voorgelegd:

1. Wanneer werd de opdracht voor het stadsmeubilair in de Moutstraat gegund ? Hoeveel stukken zullen er geplaatst worden ? Wanneer zullen de werken voor de plaatsing aanvatten en hoelang zullen ze duren ?
2. Zullen er nog aanpassingen gebeuren aan de signalisatie, alsook de aanduiding van de parkeerplaatsen/verschillende zones van de woonerfzone ?

3. Depuis l'instauration de la zone résidentielle une diminution de la circulation automobile dans la rue de la Braie a-t-elle pu être constatée ? Des contrôles de vitesse sont-ils effectués ? Si oui, combien d'infractions ont été constatées ?
 4. Combien de PV ont été dressés en 2013 pour le parking sauvage dans la rue de la Braie et combien pendant les premiers mois de 2014 ?
 5. Dans la réponse de l'Echevin en septembre 2013, le parking du CPAS et le fait que celui-ci doit rester ouvert en permanence a été donné comme la raison pour laquelle la rue de la Braie est une zone résidentielle et non une plaine de jeu. Combien d'emplacements de parking compte le garage du CPAS et quel est le nombre total de déplacements vers et à partir de ces garages, subdivisé selon le type d'usager (habitants ou autres) ?
 6. Pouvez-vous me fournir un aperçu de la manière dont les habitants et les usagers de la rue de la Braie ont été et sont mis au courant de l'implémentation d'une zone résidentielle dans la rue de la Braie ?
 7. A-t-on déjà organisé des moments d'évaluation avec les habitants et les usagers de la rue de la Braie ? Si oui, quelles ont été les conclusions et de quelle manière y a-t-on donné une suite ?
 8. Enfin, j'aurais aimé savoir pourquoi la période d'interdiction de stationnement diffère entre la signalisation définitive et la temporaire (jusque fin mai) ?
3. Is er sinds de invoering van het woonerf sprake van een vermindering van het autoverkeer in de Moutstraat ? Worden er snelheidscontroles uitgevoerd ? Zo ja, hoeveel overtredingen werden er vastgesteld ?
 4. Hoeveel PV's werden er in 2013 uitgedeeld voor het wildparkeren in de Moutstraat en hoeveel tijdens de eerste maanden van 2014 ?
 5. In het antwoord van de Schepen van september 2013 werd de OCMW-parking en het feit dat deze permanent toegankelijk moet zijn, aangegeven als de reden waarom de Moutstraat een woonerf is en geen speelplein. Hoeveel parkeerplaatsen telt de garage van het OCMW en wat is het totale aantal verplaatsingen van en naar de OCMW-garages opgedeeld naar het soort gebruikers (bewoners of andere) ?
 6. Kunt u mij een overzicht geven op welke manier de bewoners en de gebruikers van de Moutstraat op de hoogte werden en worden gesteld van de implementatie van de woonerfzone in de Moutstraat ?
 7. Werden er reeds evaluatiemomenten georganiseerd met de bewoners en de gebruikers van de Moutstraat ? Zo ja, wat waren de conclusies en op welke manier werd hieraan een gevolg gegeven ?
 8. Ten slot had ik graag geweten waarom er een verschil is in de periode waarbinnen niet geparkeerd mag worden tussen de vaste signalisatie en de tijdelijke (tot eind mei) ?

Réponse du Collège :

Le 28 novembre 2013 et le 2 décembre 2013, respectivement le Collège et le Conseil communal ont délibéré sur la conclusion du marché pour la fabrication et le placement des bancs dans la rue de la Braie.

Le nombre d'unités de bancs a été fixé à 15 pièces. L'exécution des travaux s'est produit en trois phases, notamment :

- la production des fondations par les services techniques de la Ville de Bruxelles : ces travaux ont été exécutés entre le 9 et le 14 avril 2014;

- le placement et la fixation par l'entrepreneur: ces travaux ont été exécutés entre le 15 et le 17 avril 2014 ;

- la pose et la finition des dallages par les services techniques de la Ville de Bruxelles a été fait dans la période du 18 au 23 avril 2014.

Les autres éléments de mobilier urbain proviennent de contrats stock et de magasins de la Ville de Bruxelles. Ces derniers ont été placés par les services de la Ville.

Les différentes zones définies dans la rue sont fixées dans les mesures prévues dans le permis d'urbanisme et figurent sur le plan d'aménagement de la rue de la Braie. Toutes ces mesures sont actuellement déjà d'application.

Lors de l'examen au préalable et avant l'obtention du permis d'urbanisme, les habitants et les propriétaires des immeubles attenants du quartier ont été invités à formuler leurs remarques au maître d'ouvrage des travaux. Les utilisateurs principaux, notamment les écoles, ont été approchés de différentes façons en vue de sensibiliser les institutions scolaires, leurs élèves, leurs étudiants et parents sur l'implémentation de la zone résidentielle dans la rue de la Braie dans le but et avec leur participation de mettre à disposition l'espace public à ses utilisateurs.

Après les travaux de voirie et avant la mise en place des bancs, la Ville a mené une campagne d'affichage dans la rue afin d'attirer l'attention particulière aux

Antwoord van het College :

Op 28 november 2013 en 2 december 2013 hebben respectievelijk het College en de Gemeenteraad beraadslaagd over het afsluiten van de opdracht voor de vervaardiging en de plaatsing van de banken in de Moutstraat.

Het aantal te plaatsen banken is vastgesteld op 15 eenheden.

De werken werden uitgevoerd in 3 fasen, namelijk :

- de vervaardiging van de funderingszolen door de technische diensten van de Stad Brussel : deze werken werden uitgevoerd tussen 9 en 14 april 2014;

- de plaatsing en verankering van de banken door de aannemer: deze werken werden uitgevoerd tussen 15 en 17 april 2014;

- de afwerking van de bestrating door de technische dienst van de Stad Brussel werd uitgevoerd in de periode van 18 tot 23 april 2014.

Het andere stadsmeubilair is afkomstig uit stockcontracten en uit de voorraad van de Stad Brussel. Dit werd geplaatst door de diensten van de Stad Brussel.

De verschillende zones in de straat werden vastgelegd door de maatregelen bepaald in de stedenbouwkundige vergunning die voorkomen op het plan van de aanleg van de Moutstraat. Alle maatregelen zijn op dit ogenblik al van toepassing.

Bij het voorafgaand onderzoek, vóór het bekomen van de stedenbouwkundige vergunning, werden de bewoners en de eigenaars van de belendende percelen in de wijk uitgenodigd om hun opmerkingen te formuleren ten aanzien van de bouwheer van de werken. De hoofdgebruikers van de straat, te weten de scholen, werden op verschillende manieren aangesproken om de schoolinstellingen, hun leerlingen, hun studenten en de ouders te sensibiliseren over de implementatie van een woonerfzone in de Moutstraat met als bedoeling en met hun inspraak om de openbare ruimte ter beschikking te stellen van zijn gebruikers.

Na de aanleg van de wegenis en nog vóór de plaatsing van de banken werd door het Stadsbestuur een affichecampagne gevoerd in de straat om de

utilisateurs occasionnelles sur les changements dans la rue.

Afin d'appuyer cette campagne, des barrières temporaires avec les affiches ont été posé afin de délimiter les zones où le parking de véhicules était interdits. Les zones balisées ont reçus plus tard les bancs comme indiqué dans la première partie de la question.

La signalisation fixe appliquée à ce jour est la signalisation qui concerne la mise en zone résidentielle par la mise en place du panneau de signalisation F12a au début de la zone et le panneau F12b à la fin de la zone. L'article 22bis du 1 décembre 1975 du Code de la Route stipule qu'à l'intérieur des zones résidentielles en dans les zones de rencontre le stationnement est interdit excepté aux emplacements délimités par un marquage au sol ou par un recouvrement de sol en une couleur différente munie d'une lettre P ou à titre générale aux emplacements où une signalisation particulière permet le stationnement.

La signalisation temporaire qui a été mis sur place s'applique sur la zone de stationnement qui a été instaurée lors d'un chantier dans une des écoles dans la rue au courant du mois de mai 2014. Cette signalisation est une signalisation de chantier.

Le n° 26 est occupé par une ASBL travaillant dans l'économie sociale en collaboration avec le C.P.A.S. Un contact a été pris avec le responsable qui a confirmé que des véhicules doivent rentrer dans l'immeuble pour le chargement et le déchargement.

La police a rédigé, durant l'année 2013, 40 procès-verbaux pour infractions concernant l'arrêt et le stationnement dans la rue de la Braie.

Depuis le début de l'année 2014 et jusqu'au 31 mars 2014, la police a établi 7 procès-verbaux pour les mêmes infractions.

Il n'y a pas eu de contrôle vitesse dans cette rue.

aandacht te trekken van de occasionele gebruikers op de wijzigingen in de straat.

Om deze campagne extra kracht bij te zetten werd een tijdelijk hekkenwerk, voorzien van die affiches, geplaatst om de zones af te bakenen waar het parkeren van voertuigen verboden is. Op de alzo afgebakende zones kwamen later de nieuwe banken zoals hierboven uiteengezet.

De thans geldende signalisatie is deze met betrekking tot het instellen van een woonerf en wordt gekenmerkt door het verkeersbord F12a aan het begin van de zone en door het verkeersbord F12b op het einde van de zone. Het artikel 22bis van 1 december 1975 van de verkeerscode bepaalt dat binnen de woonerven en de erven het parkeren verboden is, behalve op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waarop de letter P aangebracht is, of ten algemene titel waar een verkeersbord het parkeren toelaat.

De tijdelijke signalisatie die in de straat werd aangebracht slaat op de parkeerstrook die tijdelijk werd ingenomen door een werf in één van de scholen in de straat gedurende de maand mei 2014. Deze signalisatie is een werfsignalisatie.

Het nr 26 is ingenomen door een VZW uit de sociaal-economische sector en samenwerkend met het O.C.M.W. Er werd contact opgenomen met de verantwoordelijke die bevestigde dat voertuigen het gebouw moeten binnenrijden om er te laden en te lossen.

De politie heeft tijdens het jaar 2013 in totaal 40 processen-verbaal opgesteld voor inbreuken in verband met parkeren en stilstaan in de Moutstraat.

Sinds begin 2014 werden en tot 31 maart werden er 7 processen-verbaal opgesteld voor dezelfde inbreuken.

Er werden echter geen flitscontroles gehouden in deze straat.

Question n° 5 de M. Bart DHONDT du 22 mars 2014. (Traduction)

L'année passée, les terrasses du quai aux Briques ont été remplacées par des terrasses fixes. J'aurais aimé poser un certain nombre de questions à ce sujet :

1. Est-ce que les terrasses fixes seront remises en 2014 ? Si oui, pour quelle période seront-elles installées ?
2. Est-ce qu'on tiendra compte lors de l'aménagement de terrasses fixes de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ?
Je désire déclarer que là en 2013 on n'en avait pas suffisamment tenu compte et que les terrasses bloquaient le passage à un groupe de personnes.
3. Pouvez-vous m'expliquer à quelle réglementation l'aménagement (urbanisme) et l'exploitation (commerce) sont soumis, ainsi que m'indiquer quelle indemnité les commerçants paient pour l'usage de l'espace public ?
4. Pouvez-vous m'expliquer sous quelle réglementation (urbanisme/commerce) tombent les terrasses non fixes, comme par exemple au Vieux Marché aux Grains et place Saint-Géry ? Une redevance pour l'usage de l'espace public est-elle également exigée ? Veuillez m'indiquer de quelle manière on fait une différence entre la terrasse qui est reliée à un commerce et la terrasse qui occupe un morceau d'espace public (p.ex. place). Des exemples de commerces horeca qui ont les deux sont La Mer du Nord, les Marchés, le café Zebra, etc.
5. Pouvez-vous m'expliquer la procédure à suivre dans le cas où d'autres exploitants horeca souhaitent installer de semblables terrasses fixes comme au quai aux Briques ?
6. Est-ce que le nombre de terrasses fixes en 2014 sera étendu et a-t-on déjà pris des

Vraag nr 5 van de h. Bart DHONDT dd. 22 maart 2014.

Vorig jaar werden de terrassen op de Baksteenkaai vervangen door vaste terrassen. Graag had ik u hierover een aantal vragen gesteld :

1. Zullen de vaste terrassen opnieuw worden aangelegd in 2014 ? Zo ja, voor welke periode zullen deze worden aangelegd ?
2. Zal er bij de aanleg van de vaste terrassen rekening gehouden worden met de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit ? Ik wens aan te geven dat daar in 2013 onvoldoende rekening mee werd gehouden en dat de terrassen voor een groep mensen de doorgang versperde.
3. Kunt u mij toelichten binnen welke regelgeving de aanleg (stedenbouw) en de uitbating (handel) van deze vaste terrassen kadert, alsook aangeven welke vergoeding de handelaars betalen voor het gebruik van de openbare ruimte ?
4. Kunt u mij toelichten onder welke reglementering (stedenbouw/handel) de losse terrassen vallen, zoals bijvoorbeeld op de oude graanmarkt en het Sint-Goriksplein ? Wordt ook hier een vergoeding gevraagd voor het gebruik van de openbare ruimte ? Gelieve daarbij aan te geven op welke manier er een verschil gemaakt wordt tussen het terras dat aansluit aan de handelszaak en het terras dat een stuk openbare ruimte (vb. plein) inneemt. Voorbeelden van horecazaken die beide hebben zijn de Noordzee, de Markten, café Zebra, etc.
5. Kunt u mij de procedure toelichten welke gevolgd dient te worden in het geval andere horeca-uitbaters gelijkaardige vaste terrassen willen aanleggen zoals op de Baksteenkaai ?
6. Zal het aantal vaste terrassen in 2014 worden uitgebreid en werden er reeds beslissingen

décisions pour placer des terrasses fixes à d'autres endroits ?

genomen om vaste terrassen op andere plekken aan te leggen ?

Réponse du Collège :

Antwoord van het College :

1. Les terrasses fixes sur le Quai aux Briques seront à nouveau placées en 2014 et l'autorisation est valable du 11 janvier au 31 octobre.
 2. Un passage libre est prévu.
 3. Il n'y a pas de réglementation pour le placement de telles terrasses. Pour des terrasses fixes dépassant 50 m² de superficie et/ou occupant plus de 2/3 de la largeur de l'espace réservé aux piétons, avec un minimum de 2 m, un permis d'urbanisme est obligatoire. La redevance annuelle est de 14,95€/m² avec un minimum de 149,55€
 4. Il n'y a pas de réglementation pour les terrasses sur le Vieux Marché aux Grains et la Place Saint-Géry. Un avis favorable de la Police suffit, dans lequel on tient compte d'un passage libre pour les piétons de 1,50m. Les mêmes tarifs sont d'application. Il n'y a pas de distinction entre une terrasse placée contre le commerce et une terrasse située sur une place publique.
 5. Il suffit d'introduire une demande auprès de la Cellule HORECA et on demandera l'avis de la Police et éventuellement de l'Urbanisme.
 6. Actuellement, à la demande des établissements Horeca, il existe un projet pour placer des terrasses fixes à la Place Ste-Catherine.
-

1. De vaste terrassen op de Baksteenkaai worden in 2014 opnieuw geplaatst en de toelating is geldig van 11 januari tot 31 oktober.
 2. Er is een vrije doorgang voorzien.
 3. Er is geen regelgeving voor de aanleg van deze terrassen. Bij vaste terrassen waarbij 50 m² oppervlakte overschreden wordt en/of er meer dan 2/3 van de breedte van de ruimte voorbehouden aan de voetgangers, met een minimum van 2 m, ingenomen wordt, is een stedenbouwkundige vergunning nodig. De jaarlijkse retributie bedraagt 14,95€/m² met een minimum van 149,55€
 4. Ook voor de terrassen op de Oude Graanmarkt en het Sint-Goriksplein is er geen reglementering. Een gunstig advies van de politie volstaat waarbij rekening wordt gehouden met een vrije doorgang van 1,50. Dezelfde tarieven zijn hier van toepassing. Er wordt geen verschil gemaakt tussen het terras dat aansluit aan de handelszaak en het terras op een openbaar plein.
 5. Het volstaat een aanvraag in te dienen bij de Cel HORECA waarna het advies van de Politie en eventueel Stedenbouw zal worden gevraagd.
 6. Momenteel is er, op vraag van de horecazaken, een project lopende om vaste terrassen te plaatsen op het St-Katelijneplein.
-

Question n° 6 de Mme Marie NAGY du 8 avril 2014.

Plusieurs citoyens m'ont interpellée concernant les aménagements pour cyclistes sur la rue des Colonies dans des termes parlants : « Je me déplace uniquement en vélo ce qui à Bruxelles est souvent difficile. J'emprunte régulièrement la rue des Colonies et je veux vous signaler que pour un cycliste c'est franchement le « chemin des dames » avant d'arriver sur « l'autoroute » face au Parlement rue de la Loi. »

En effet, comparée aux belles pistes cyclables d'une voie parallèle comme le boulevard de l'Impératrice, la rue des Colonies, qui remonte vers la rue Royale, est très inconfortable pour les cyclistes. A partir de la place de l'Albertine, le Cantersteen et la rue des Colonies n'ont pas de pistes cyclables ni même de chevrons au sol pour rappeler le passage de vélos.

Le carrefour entre les rues du Cardinal Mercier, Putterie, de Loxum et Ravenstein est particulièrement insécurisant, surtout pour les cyclistes qui, venant de la gare centrale, veulent descendre vers la rue de Loxum.

Ensuite, la bande indicative pour vélos qui ne commence qu'à partir de ce carrefour, est trop collée aux voitures en stationnement et ne prévoit rien pour les cyclistes qui veulent se décaler en sécurité sur la gauche (en montée) pour prendre la rue du Gentilhomme.

Cette bande cyclable a été défoncée et mal réparée à certains endroits et il n'y a pas de tracé vélos dans la descente.

Il y a presque un an (le 15 juillet), votre Cabinet m'informait que le Service des voiries allait envoyer une équipe pour étudier de manière approfondie la situation. Quel en a été le résultat ? Y a-t-il un projet de rénovation de la rue ? Dans quel délai pensez-vous qu'il peut y avoir une amélioration de la situation ?

Vraag nr 6 van Mevr. Marie NAGY dd. 8 april 2014. (Vertaling)

Verscheidene burgers hebben mij geïnterpelleerd in verband met de voorzieningen voor fietsers in de Koloniënstraat in veelzeggende termen : "Ik verplaats mij uitsluitend per fiets hetgeen in Brussel dikwijls moeilijk is. Ik neem regelmatig de Koloniënstraat en ik kan u melden dat het voor fietsers een waar "hindernisparcours" is alvorens toe te komen op de "autosnelweg" tegenover het Parlement aan de Wetstraat".

Inderdaad, vergeleken met de mooie fietspaden van een parallel lopende weg zoals de Keizerinlaan, is de Koloniënstraat, oplopend naar de Koningsstraat, een uiterst onconfortabele weg voor fietsers. Vanaf het Albertinaplein hebben de Kantersteen en de Koloniënstraat geen fietspaden, zelfs geen merktekens op de weg om de doorkomst van fietsers aan te geven.

Het kruispunt tussen Kardinaal Mercier-, Putterij-, Loksum- en Ravensteinstraat is bijzonder onveilig, vooral voor de fietsers die van het centraal station komen en willen afdalen naar de Loksumstraat.

Vervolgens staat de indicatieve strook voor fietsers, die pas begint vanaf dit kruispunt, veel te dicht tegen de geparkeerde voertuigen en is er niets voorzien voor de fietsers die zich in alle veiligheid willen verplaatsen naar links, in klim, om de Jonkersstraat te nemen.

Dit fietspad is hobbelig en werd op bepaalde plaatsen slecht hersteld en er is geen fietstracé in daling.

Zowat een jaar geleden (op 15 juli), informeerde uw Kabinet mij dat de Dienst Wegeniswerken een team zou sturen om de toestand grondig te bestuderen. Wat is hiervan het resultaat? Is er een renovatieproject voor de straat? Binnen welke termijn denkt u dat er een verbetering komt van de situatie?

Réponse du Collège :

Nous sommes conscients que la situation actuelle pour les cyclistes n'est pas idéale et qu'elle doit être améliorée.

Il y a actuellement un chantier privé en cours. Le Département Travaux de Voirie a reçu récemment une plainte concernant la présence de gravier sur la piste cyclable. Le maître d'ouvrage doit garantir l'état de propreté des abords de son chantier. Le Département Urbanisme fera les contrôles nécessaires et le rappellera à l'ordre à ce sujet.

La rue des Colonies se trouve sur un ICR (Itinéraire Cycliste Régional) a fait l'objet d'une étude de la Région visant à la fois à mieux canaliser le trafic automobile et à améliorer la situation pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit essentiellement d'un projet de marquage avec renouvellement de la couche d'usure en asphalte de la chaussée. Le réaménagement de la rue des Colonies doit être vu dans un contexte global et donc dans le cadre du Plan de Circulation en cours de discussion pour le Pentagone.

Par ailleurs, nous souhaitons améliorer la situation au court terme en ajoutant des Sas vélo en descente et à hauteur de Gentilhomme ainsi que sur la bande bus à ouvrir pour les vélos.

Dès que le plan de circulation fixera le régime de circulation dans la rue des Colonies, nous reprendrons contact avec la Région pour continuer l'étude ICR sur cet axe.

Le timing des travaux est donc lié à l'adoption du Plan de Circulation pour le Pentagone.

Antwoord van het College :

Wij zijn er ons bewust van dat de huidige situatie niet ideaal is voor de fietsers en dat zij verbeterd moet worden.

Er is momenteel een privéwerf in uitvoering. Het Departement Wegeniswerken heeft onlangs een klacht gekregen betreffende de aanwezigheid van grint op het fietspad. De bouwheer dient de netheid in de omgeving van zijn werf te verzekeren. Het Departement Stedenbouw zal de nodige controles uitvoeren en de betrokken bouwheer tot de orde roepen.

De Koloniënstraat bevindt zich op een GFR (gewestelijke fietsroute) en was het voorwerp van een studie van het Gewest met als doel een betere kanalisering van het autoverkeer en een verbetering van de situatie voor voetgangers en fietsers. Het gaat hier voornamelijk om een markeringsproject met vernieuwing van de slijtlaag van het asfalt van de weg. De herinrichting van de Koloniënstraat dient gezien te worden in een globale context en dus in het kader van het Verkeersplan voor de Vijfhoek dat ter discussie is.

Daarnaast willen wij op korte termijn de situatie verbeteren door fietssassen toe te voegen in daling en ter hoogte van de Jonkerstraat evenals op de busstrook die toegankelijk moet worden voor de fietsers.

Zodra het verkeersplan de verkeerssituatie in de Koloniënstraat vastlegt, zullen wij opnieuw contact opnemen met het Gewest om de GFR-studie op deze as verder te zetten.

De timing van de werken hangt dus samen met het invoeren van het Verkeersplan voor de Vijfhoek.

Question n° 9 de M. Bart DHONDT du 23 septembre 2014. (Traduction)

« Le vol de vélos constitue un frein à l'utilisation du vélo dans la ville » peut-on lire sur le site web de la Ville de Bruxelles. Le vol de vélos est une des raisons importantes qui incite les usagers à ne plus les utiliser. En 2013, la Région bruxelloise a enregistré quelque 2.500 vols de vélos, la partie émergente de l'iceberg. Selon la police fédérale, à peine 24 pourcents des vols de vélos seraient déclarés.

D'une part, un problème se pose pour les visiteurs qui ne peuvent laisser leur vélo dans des parkings protégés. D'autre part, de nombreux habitants ne possèdent pas l'espace nécessaire sécurisé pour garer leur vélo dans leur immeuble.

A ce propos, l'accord de majorité avance quelques mesures. Ainsi une collaboration avec la Région bruxelloise devrait être mise en place en vue de la création d'un important espace sécurisé et couvert pour abriter les vélos.

Aussi j'ai l'honneur de vous soumettre les questions suivantes :

1. Questions relatives à la création d'un important local public, couvert et sécurisé pour abriter les vélos dans le centre de la Ville :
 - a. En quoi consiste la collaboration avec la Région ? Quel en est le rôle de la Ville ? Cette participation engendre-t-elle un engagement financier ? Si oui, des dégagements financiers ont-ils été prévus dans le budget pluriannuel de la Ville de Bruxelles ?
 - b. Quelles sont les mesures déjà prises par la Ville de Bruxelles pour rendre effective la création d'un tel abri pour vélos ? Pouvez-vous faire le point de la situation quant à la création d'un important local pour vélos ?
 - c. Début septembre, une communication de la STIB a été diffusée mentionnant que dans les plans de rénovation du métro Bourse, un local sécurisé pour vélos devrait y être intégré. Cela concerne-t-il le « grand espace de

Vraag nr 9 van de h. Bart DHONDT dd. 23 september 2014.

“Fietsdiefstal vormt een rem op het gebruik van de fiets in de stad” valt er te lezen op de website van de Stad Brussel. Fietsdiefstal is een van de belangrijkste redenen waarom mensen stoppen met fietsen. In 2013 werden er in het Brussels Gewest zo'n 2.500 fietsdiefstallen geregistreerd, het topje van de ijsberg. Volgens de federale politie wordt slechts 24 procent van de fietsdiefstallen aangegeven.

Er is enerzijds een probleem voor bezoekers die hun fiets niet kwijt kunnen in een beveiligde parking. Anderzijds is er een probleem bij vele bewoners die geen ruimte hebben om hun fiets veilig te stallen in hun woning.

Het meerderheidsakkoord schuift een aantal maatregelen naar voor. Zo zou er een samenwerking op poten gezet worden met het Brussels Gewest voor de inrichting van een grote, overdekte en beveiligde fietsenstalling.

Graag had ik u volgende vragen voorgelegd :

1. Betreffende de inrichting van een grote openbare, overdekte en beveiligde fietsenstalling in het stadscentrum :
 - a. Wat houdt de samenwerking met het Gewest in ? Welke rol neemt de Stad Brussel op zich ? Betreft dit ook een financieel engagement ? Zo ja, werden er reeds middelen voorzien in de meerjarenbegroting van de Stad Brussel ?
 - b. Welke stappen werden er reeds door de Stad Brussel ondernomen om de inrichting van deze fietsstalling mogelijk te maken ? Kunt u een stand van zaken geven van de inrichting van deze fietsstalling ?
 - c. Begin september werd er door de MIVB gecommuniceerd dat in de plannen voor de renovatie van metro

stationnement pour vélos, public et sécurisé » tel que mentionné dans les accords du programme de majorité ?

- d. Si oui :
- i. Combien de locaux pour vélos sont-ils prévus ?
 - ii. Les locaux pour vélos pour visiteurs pourront-ils également être utilisés par les riverains ?
Pouvez-vous me dire quelle clé de répartition sera applicable ?
Combien d'emplacements seront disponibles tant pour les visiteurs que pour les riverains ?
 - iii. Qui sera responsable de la gestion ?
 - iv. Un espace de location et de réparation est-il prévu dans la station du métro Bourse ?

2. Questions relatives aux pourparlers avec la STIB quant à une plus importante utilisation intermodale 'vélos / transports publics'.
- a. Quelles sont les mesures concrètes prévues ?
 - b. Dans quelles stations tram/metro seront situés ces emplacements sécurisés pour vélos ? Quand prévoit-on la mise en service de ces locaux pour vélos ?
3. Questions relatives à la mise en place sur demande des emplacements pour vélos.
- a. Comment les écoles, centres culturels, centres sportifs, commerciaux et hôpitaux ont-ils été encouragés quant à l'introduction de demandes visant le placement de range-vélos d'une part, et l'aménagement de locaux pour vélos sécurisés d'autre part. Combien de locaux sécurisés ont été créés de cette manière ?
 - b. Combien a-t-on enregistré de sollicitations d'emplacements pour vélos ?
 - c. Une solution a-t-elle été proposée pour chaque demande ?
 - d. Pouvez-vous faire le point de la situation quant aux crédits dépensés

Beurs een beveiligd lokaal voor fietsen zou worden geïntegreerd. Betreft dit de "grote, openbare en beveiligde fietsstalling" waarvan sprake in het meerderheidsakkoord ?

- d. Zo ja :
- i. Hoeveel fietsstallingen worden er voorzien ?
 - ii. Zal de fietsstalling naast bezoekers ook bruikbaar zijn voor bewoners ? Gelieve hierbij aan te geven welke verdeelsleutel zal worden toegepast. Hoeveel plaatsen zullen beschikbaar zijn voor bezoekers en hoeveel voor bewoners ?
 - iii. Wie zal instaan voor het beheer?
 - iv. Wordt er een verhuur en reparatedienst voorzien in het metrostation Beurs ?

2. Betreffende de besprekingen met de MIVB voor meer intermodaal gebruik van fietsen en openbaar vervoer.
- a. Welke concrete maatregelen werden reeds voorzien ?
 - b. Aan welke tram- en metrostations komen er beveiligde fietsstallingen ? Wanneer is de ingebruikname van deze fietsstallingen voorzien ?
3. Betreffende de plaatsing op verzoek van fietsenrekken.
- a. Op welke manier werden de scholen, culturele en sportcentra, ziekenhuizen en winkelkernen aangemoedigd om enerzijds de plaatsing van fietsenrekken aan te vragen en anderzijds beveiligde ruimten aan te moedigen voor fietsstallingen ?
Hoeveel beveiligde fietsstallingen werden er op deze manier gecreëerd ?
 - b. Hoeveel verzoeken tot het plaatsen van fietsenrekken werden er geregistreerd?
 - c. Werd er voor alle aanvragen een

pour la mise en place d'abris pour vélos (pour cette année ainsi que pour les années précédentes), et mentionner également le montant restant à affecter par la Ville à cette fin pour cette année ?

La réponse du Collège sera insérée ultérieurement.

- oplossing voorgesteld ?
- d. Kunt u een stand van zaken geven van het verbruik van de voorziene kredieten voor de plaatsing van de fietsstallingen (dit jaar alsook de voorgaande jaren), alsook aangeven voor welk bedrag de Stad nog verwacht uitgaven te doen voor fietsstallingen dit jaar ?

Het antwoord van het College zal later ingelast worden.

Question n° 10 de M. Bart DHONDT du 23 septembre 2014. (Traduction)

« Le vol de vélos constitue un frein à l'utilisation du vélo dans la ville » peut-on lire sur le site web de la Ville de Bruxelles. Le vol de vélos est une des raisons importantes qui incite les usagers à ne plus les utiliser. En 2013, la Région bruxelloise a enregistré quelque 2.500 vols de vélos, la partie émergente de l'iceberg. Selon la police fédérale, à peine 24 pourcents des vols de vélos seraient déclarés.

D'une part, un problème se pose pour les visiteurs qui ne peuvent laisser leur vélo dans des parkings protégés. D'autre part, de nombreux habitants ne possèdent pas l'espace nécessaire sécurisé pour garer leur vélo dans leur immeuble.

En mars dernier, un projet pilote « vélos-appât » a été initié dans la zone de police Bruxelles CAPITALE Ixelles. Ainsi, le vol de vélos a gagné en priorité à l'initiative de la Région.

J'aurais donc voulu poser les questions suivantes :

- Quelles mesures spécifiques compte prendre la Ville de Bruxelles pour endiguer les vols de vélos (tant au niveau préventif que répressif) ?
 - o Existe-t-il des mesures spécifiques instaurées dans certains endroits où le risque de vol est considéré comme élevé (ref. Brusselnieuws 17/03/2014 «Vols de vélos – Hotspots ») ?
 - Quels sont les premiers résultats engrangés par le projet-pilote vélos-appât ? Existe-t-il un profil type ? S'agit-il de vols organisés ou s'agit-il plutôt de vols perpétrés par des particuliers ?
 - Quelle est l'évolution des chiffres relatifs à l'ensemble des vols de vélos sur le territoire de la Ville de Bruxelles ? Combien de vols de vélos ont été enregistrés sur le territoire de la Ville de Bruxelles à ce jour ?
-

Vraag nr 10 van de h. Bart DHONDT dd. 23 september 2014.

“Fietsdiefstal vormt een rem op het gebruik van de fiets in de stad” valt er te lezen op de website van de Stad Brussel. Fietsdiefstal is een van de belangrijkste redenen waarom mensen stoppen met fietsen. In 2013 werden er in het Brussels Gewest zo'n 2.500 fietsdiefstallen geregistreerd, het topje van de ijsberg. Volgens de federale politie wordt slechts 24 procent van de fietsdiefstallen aangegeven.

Er is enerzijds een probleem voor bezoekers die hun fiets niet kwijt kunnen in een beveiligde parking. Anderzijds is er een probleem bij vele bewoners die geen ruimte hebben om hun fiets veilig te stallen in hun woning.

In maart werd in de politiezone Brussel HOOFDSTAD Elsene een pilootproject gestart met lokfietsen. Op initiatief van het Gewest werd zo fietsdiefstal hoger op de agenda geplaatst.

Graag had ik u volgende vragen gesteld :

- Welke specifieke maatregelen worden er voorzien om fietsdiefstal op het grondgebied van de Stad Brussel aan te pakken (zowel preventief als repressief) ?
 - o Zijn er specifieke maatregelen gericht op locaties waar er een groter risico is op fietsdiefstal (ref. Brusselnieuws 17/03/2014 “Uitgaansbuurten hotspots voor fietsdiefstal”) ?
 - Wat zijn de eerste resultaten van het proefproject met de lokfietsen ? Vallen er patronen op ? Gaat het om georganiseerde fietsdiefstal of zijn het eerder particulieren die de diefstal plegen ?
 - Hoe evolueren de cijfers m.b.t. het aantal fietsdiefstallen op het grondgebied van de Stad Brussel ? Hoeveel fietsdiefstallen werden tot op heden geregistreerd op het grondgebied van de Stad Brussel ?
-

Réponse du Collège :

En terme de prévention, la Zone de police participe en collaboration avec BRAVVO aux actions de gravage de vélos (notamment la troisième division et la sixième division). Depuis plusieurs années, la Ville accorde un subside à l'asbl CYCLO pour des actions de gravage à l'occasion de divers événements pendant la semaine de la mobilité. Des centaines de vélos sont ainsi gravés.

Par ailleurs, le projet «Cyclosafe» de Bpost est également actionné. La Zone de police y participe. Cyclosafe est une protection supplémentaire à la serrure du vélo et est montée sur le vélo. Elle a un numéro de série et un chip. Le propriétaire du vélo s'enregistre (identité + numéro de série du Cyclosafe + description du vélo) dans une base de données de Bpost.

Lorsque le vélo est volé, le propriétaire peut le communiquer dans la base de données de Bpost. Bpost informera directement la police locale du lieu de perte/vol du vélo via mail. Le propriétaire est invité par Bpost à déposer lui-même plainte auprès d'un service de police.

Bpost dispose d'équipes munies de lecteurs qui savent détecter le chip de Cyclosafe à une distance de 2 mètres. Lorsqu'un vélo est scanné et qu'il est signalé comme volé, cela indique un « HIT » dans la base de données de Bpost. La police locale est avertie et reçoit via mail les données que le propriétaire a enregistré lui-même dans la base de données ainsi que le lieu et l'heure où le chip de Cyclosafe a été scanné.

Notre Zone de police ne dispose pas de vélos appâts.

En 2013, 545 vélos ont été signalés volés sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Jusqu'en septembre 2014, nous comptons déjà 458 vols.

Antwoord van het College :

Op gebied van preventie, neemt de Politiezone, in samenwerking met BRAVVO, deel aan de acties van fietsengraving (namelijk de derde en de zesde afdeling).

De Stad verleent ook sedert verschillende jaren subsidies aan de vzw CYCLO voor het gratis graveren van fietsen ter gelegenheid van verschillende evenementen tijdens de week van de mobiliteit. Honderden fietsen worden zo gegraafd.

Bovendien, werd het project "Cyclosafe" van Bpost opgestart. De Politiezone neemt hieraan deel. Cyclosafe is een extra beveiliging naast het fietsslot en wordt gemonteerd op de fiets. Het heeft een serienummer en een chip. De eigenaar van de fiets registreert zich (identiteitsgegevens + serienummer van Cyclosafe + beschrijving fiets) in een databank van Bpost.

Wanneer de fiets gestolen wordt, kan de eigenaar dit melden in de databank van Bpost. Bpost zal dan de lokale politie van de plaats van verlies/diefstal van de fiets inlichten via mail. De eigenaar wordt door Bpost uitgenodigd om zelf klacht in te dienen bij een politiedienst.

Bpost beschikt over detectieteams met leestoestellen die tot op 2 meter afstand de chip van Cyclosafe kunnen lezen. Wanneer een als gestolen geregistreerde fiets wordt gescand, geeft dit een "HIT" in de databank van Bpost. De lokale politie wordt verwittigd en krijgt via mail de gegevens die de eigenaar zelf heeft geregistreerd in de databank en de plaats en tijdstip waar de chip van Cyclosafe werd gescand.

Onze Politiezone beschikt niet over lokfietsen.

In 2013, waren er 545 fietsen gestolen gemeld op het grondgebied van de Stad Brussel. Tot september 2014, tellen we al 458 diefstallen

Question n° 11 de M. Bart DHONDT du 23 septembre 2014. (Traduction)

Depuis des années, traverser à vélo le carrefour d'intersection entre la rue des Tanneurs et la rue des Brigittines relève du défi de traverser un véritable champ de mines. Malgré le fait que le réaménagement semble relativement récent, le revêtement y est entièrement endommagé et nécessite une réparation urgente afin d'éviter tout accident d'une part et afin de prévenir tout dommage matériel qui pourrait en résulter aux véhicules et vélos d'autre part.

C'est pourquoi j'ai l'honneur de vous soumettre les questions suivantes :

1. Quand le présent revêtement de la rue des Brigittines et du tronçon de la rue Roger van der Weyden a-t-il été aménagé ?
2. Quand l'administration de la Ville fut-elle mise au courant de l'état de dégradation du revêtement de la rue des Brigittines et de la rue Roger van der Weyden ?
3. Quelles en sont les causes ?
4. Quelles sont les mesures qui ont été prises ?
5. Quand l'administration communale va-t-elle s'attaquer au réaménagement du revêtement de cette voirie ?

Réponse du Collège :

Les travaux de pavage de la voirie datent de 2006. La réception provisoire a eu lieu en octobre 2006.

Suivant le cahier des charges, le matériau prévu était pavé de grès.

La pose des pavés a été effectuée conformément au cahier spécial des charges mais l'origine de la pierre était, à l'époque, nouvelle : grès asiatique (Chine)

Vraag nr 11 van de h. Bart DHONDT dd. 23 september 2014.

Sinds jaren is het een quasi mijnenveld om je over het kruispunt waar de Huidevetterstraat overgaat in de Brigitinnestraat en kruist met de Rogier van der Weydenstraat te begeven met de fiets. Ondanks het feit dat de heraanleg relatief recent lijkt te zijn gebeurd, is het wegdek er volledig beschadigd en dient het dringend te worden hersteld om ongevallen te vermijden en materiële schade aan voertuigen en fietsen te voorkomen.

Daarom had ik graag volgende vragen voorgelegd :

1. Wanneer werd het huidige wegdek in de Brigitinnestraat en het stukje Rogier van der Weydenstraat aangelegd ?
2. Wanneer werd het Stadsbestuur op de hoogte gesteld van schade aan het wegdek in de Brigitinnestraat en de Rogier van der Weydenstraat ?
3. Wat zijn de oorzaken hiervan ?
4. Welke stappen zijn sindsdien ondernomen ?
5. Wanneer plant het stadsbestuur het wegdek aan te pakken en heraan te leggen ?

Antwoord van het College :

De bestratingswerken dateren van 2006, de voorlopige oplevering is toegekend in oktober 2006.

Het voorziene materiaal was, volgens het lastenkohier, grestegels.

Het plaatsen van de tegels is uitgevoerd overeenkomstig het bijzonder lastenkohier maar de oorsprong van de tegel was indertijd nieuw :

proposé par l'entrepreneur.

Il a été opté pour ce type de pavé étant donné que la surface carrossable est plus « lisse » puisque la voirie est reprise sur le réseau ICR.

Ce matériau a été approuvé par le délégué de la Ville sur base d'une fiche technique présentant des caractéristiques équivalentes au grès belge et donc conformes au cahier des charges.

Les importantes dégradations visibles depuis la fin de l'hiver 2010/2011 ont fait l'objet d'une étude récente du Centre Scientifique et Technique de la Construction qui lie le phénomène de dégradation, inconnu à l'époque du chantier, à la structure microscopique de la pierre.

Le revêtement en grès asiatique était tellement dégradé qu'il représentait un danger pour les usagers et en particulier les piétons et cyclistes, il a donc été décidé de remplacer le revêtement dégradé par des pavés porphyre sciés en cours de chantier du deuxième tronçon de la rue des Tanneurs (compris entre le boulevard du Midi et la rue de la Blanchisserie), réalisé dans le cadre du Contrat de Quartier Rouppe.

Pour des raisons administratives, la réfection du carrefour en question n'a pu être réalisée dans le cadre du marché du Contrat de Quartier Rouppe, mais elle sera intégrée dans le nouveau Contrat de Quartier Jonction.

Aziatische gres (China), voorgesteld door de aannemer.

Er werd geopteerd voor dit type van tegel daar het berijdbare oppervlak "gladder" is en dit aangezien de straat deel uitmaakt van het net van Gewestelijke Fietsroutes.

Dit materieel werd goedgekeurd door de afgevaardigde van de Stad op basis van een technische fiche die eigenschappen voorstelt die gelijkaardig zijn aan die van Belgische gres en dus conform het lastenboek.

De omvangrijke beschadigingen die zichtbaar zijn sinds de winter 2010/2011 hebben het voorwerp uitgemaakt van een recente studie van het Wetenschappelijk Technisch Centrum van het Bouwbedrijf dat de beschadiging, die nog niet merkbaar was ten tijde van de werf, in verband brengt met de microscopische structuur van de steen.

De wegbekleding in Aziatische zandsteen was dermate beschadigd dat zij een gevaar inhield voor de gebruikers en in het bijzonder de voetgangers en fietsers; er is bijgevolg beslist de beschadigde wegbekleding te vervangen door tegels in gezaagd porfier tijdens de werkzaamheden voor de inrichting van de tweede strook van de Huidevettersstraat (tussen de Zuidlaan en de Blekerijstraat), uitgevoerd in het kader van het Wijkcontract Rouppe.

Omwille van administratieve redenen is de herinrichting van het betreffend kruispunt niet kunnen uitgevoerd worden in het kader van het Wijkcontract Rouppe, maar de herinrichting zal voorzien worden in het nieuw Wijkcontract "Jonction".

Question n° 12 de M. Bart DHONDT du 23 septembre 2014. (Traduction)

« Le vol de vélos constitue un frein à l'utilisation du vélo dans la ville » peut-on lire sur le site web de la Ville de Bruxelles. Le vol de vélos est une des raisons importantes qui incite les usagers à ne plus les utiliser. En 2013, la Région bruxelloise a enregistré quelque 2.500 vols de vélos, la partie émergente de l'iceberg. Selon la police fédérale, à peine 24 pourcents des vols de vélos seraient déclarés.

D'une part, un problème se pose pour les visiteurs qui ne peuvent laisser leur vélo dans des parkings protégés. D'autre part, de nombreux habitants ne possèdent pas l'espace nécessaire sécurisé pour garer leur vélo dans leur immeuble.

Aussi, j'ai l'honneur de vous soumettre les questions suivantes :

Se rapportant aux points du programme prévus dans l'accord de majorité en matière d'abris couverts pour vélos pour tous les habitants de la Régie foncière, du CPAS et des Sociétés de logement publiques :

Tous les immeubles de la Régie foncière sont-ils pourvus d'abris ou de locaux couverts en matière de stationnement de vélos ? Si non, combien de locaux pour vélos ont-ils été installés durant la dernière législature et combien d'habitants n'ont pas accès à ces abris vélos ?

Réponse du Collège :

Depuis 2008, la Régie foncière a lancé un programme d'aménagement de locaux de vélos afin de permettre à tout locataire de bénéficier d'un emplacement sécurisé dans les environs immédiats de son logement. A l'époque, tous les bâtiments n'étaient pas équipés d'un local à vélos et les caractéristiques spatiales n'en autorisaient pas l'aménagement. Depuis le lancement de ce programme, le nombre d'emplacements est passé de 119 à 901 places et l'objectif a dès lors été atteint.

Vraag nr 12 van de h. Bart DHONDT dd. 23 september 2014.

“Fietsdiefstal vormt een rem op het gebruik van de fiets in de stad” valt er te lezen op de website van de Stad Brussel. Fietsdiefstal is een van de belangrijkste redenen waarom mensen stoppen met fietsen. In 2013 werden er in het Brussels Gewest zo'n 2.500 fietsdiefstallen geregistreerd, het topje van de ijsberg. Volgens de federale politie wordt slechts 24 procent van de fietsdiefstallen aangegeven.

Er is enerzijds een probleem voor bezoekers die hun fiets niet kwijt kunnen in een beveiligde parkings. Anderzijds is er een probleem bij vele bewoners die geen ruimte hebben om hun fiets veilig te stallen in hun woning.

Graag had ik u volgende vragen voorgelegd :

Betreffende de programmapunten uit het meerderheidsakkoord inzake de inrichting van overdekte fietsenstallingen voor alle bewoners van de gebouwen van de Grondregie, het OCMW en de openbare huisvestingsmaatschappijen :

Werden alle gebouwen van de Grondregie voorzien van overdekte fietsstallingen ? Zo nee, hoeveel fietsstallingen werden er de afgelopen legislatuur bij geplaatst en hoeveel bewoners hebben nog geen toegang tot een fietsstalling ?

Antwoord van het College :

Sinds 2008, startte de Grondregie met een programma om alle huurders toe te laten hun fietsen, in de onmiddellijke omgeving van hun woning veilig te kunnen stallen. Niet alle gebouwen beschikten toen al over een fietsenlokaal en de ruimtelijke infrastructuur liet niet altijd toe om er een te verwezenlijken. Sinds de lancering van het programma is het aantal fietsstalplaatsen gestegen van 119 naar 901 en werd de doelstelling bijgevolg bereikt. De kostprijs van de werken bedroeg

Les travaux ont coûté quelque 50.000€

L'action se poursuit évidemment au niveau de toute nouvelle construction qui prévoit un nombre substantiel d'emplacements de vélo souvent supérieur aux normes imposées.

Vous trouverez, ci-après, un tableau exhaustif reprenant l'ensemble des quartiers couverts, les adresses exactes, le nombre et le type d'emplacements de vélos disponibles.

ongeveer 50.000€

De actie gaat uiteraard verder voor alle nieuwe constructies die voorzien in een groot aantal fietsstalplaatsen, vaak ruimer dan de opgelegde normen.

Hierna vindt u een tabel die het geheel van alle wijken overneemt, de exacte adressen, het aantal en de aard van de fietsstalplaatsen ter beschikking.

LOCAUX VELOS / FIETSENSTALLINGEN

**Emplacements existants équipés /
Bestaande uitgeruste fietsstalling**

Quartier / Wijk	Rue	Straat	N° / NR.	Nombres vélos / Aantal fietsen	Equipement existant	Bestaande uitrusting	Type d'emplacement	Type stalling
Jacqmain - Rue de Laeken / Jacqmain - Lakensestraat	Rue du Pont- Neuf	Nieuwbrug	2	8	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Pont- Neuf	Nieuwbrug	12	8	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de l'Epargne	Spaarstraat	6	4	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bld. E. Jacqmain	E. Jacqmainlaan	9	12	Racks avec toît	Overdekt Fietsenrek	cour	koer
	Bld. E. Jacqmain	E. Jacqmainlaan	50-64	15	Rack vélos	Fietsenrek	2 boxes garage jardin	2 garageboxen in tuin
	Bld. E. Jacqmain	E. Jacqmainlaan	1	5	Crochets vélos	Fietshaken	kot grillage dans le garage	kot in traliewerk in de garage.
	Bld. A. Max	A. Maxlaan	83	10	Racks vélos	Fietsenrek	Racks avec toît dans la cour	Overdekt Fietsenrek koer
	Rue du Pont- Neuf	Nieuwbrug	8	4	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Pont- Neuf	Nieuwbrug	20	4	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Pélican	Pelikaanstraat	6	2	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Pélican	Pelikaanstraat	8	4	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue Saint- Roch	Sint-Rochusstraat	14	5	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de l'Epargne	Spaarstraat	10	11	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de l'Epargne	Spaarstraat	12	10	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de Laeken	Lakensestraat	137	4	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé cour	Afgesloten ruimte Koer
	Rue de Laeken	Lakensestraat	147	5	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé cour	Afgesloten ruimte Koer
	Rue de Laeken	Lakensestraat	153	5	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé cour	Afgesloten ruimte Koer
	Bd. A. Max	A. Maxlaan	112	10	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
Centre / Centrum	Rue Grétry	Grétrystraat	29-35	12	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bld. Anspach	Anspachlaan	129	14	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue Philippe de Champagne	Philippe de Champagnestraat	4	10	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue Pletinckx	Pletinckxstraat	4	4	Crochets vélos	Fietshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Résidence Grétry	Résidentie Grétry		8	Sas garage	Sas garage	Racks dans le sas garage	Rekken in de doorgang garage
	Bld. Anspach	Anspachlaan	9	10	Crochets	Haken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bld. Anspach	Anspachlaan	17	10	Crochets	Haken	local fermé	Afgesloten ruimte

	Rue de l'Hôpital	Gasthuisstraat	21	15	Racks avec toit	Overdekt Fietsenrek	Racks avec toit dans le jardin	Overdekt Fietsenrek in de tuin
	Rue de l'Eclipse	Eclipsstraat	2	15	Crochets	Haken	Garage	Garage
	Place Anneessens	Anneessensplein	5	15	Racks	Rekken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Poinçon	Priemstraat	47	8	Racks avec toit	Overdekt Fietsenrek	Racks avec toit dans le jardin	Overdekt Fietsenrek in de tuin
Notre-dame-aux-neiges / Onze-Lieve-Vrouw-Tersneeuwijk	Rue de l'Association	Verenigingstraat	69	15	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de l'Enseignement	Onderrichtstraat	90	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue des Cultes	Eredienststraat	8	4	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de la Presse	Drukpersstraat	16	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Place de la Liberté	Vrijheidsplein	7	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de l'Enseignement	Onderrichtstraat	112	13	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Gouvernement Provisoire	Voorlopig Bewindstraat	24	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Moniteur	Staatsbladstraat	16	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue du Congrès	Congresstraat	34	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue des Cultes	Eredienststraat	7	5	Rack vélos	Fietsenrek	Parking	Parking
	Place de la Liberté	Vrijheidsplein	2	8	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
Van Artevelde / Artevelde	Rue Van Artevelde	Arteveldestraat	39-43	5	crochets	Haken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue Van Artevelde	Arteveldestraat	52	5	crochets	Haken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de la Buanderie	Washuisstraat	3	10	crochets	Haken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue Van Artevelde	Arteveldestraat	81	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue des Navets	Rapenstraat	19	18	Racks	Rekken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue des Navets	Rapenstraat		15	crochets	Haken	local fermé	Afgesloten ruimte
Marolles / Marollen	Rue du Lavoir	Wasserijstraat	30	6	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue des Ménages	Huishoudenstraat	4	6	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de la Samaritaine	Samaritanessestraat	45-47	8	Racks	Rekken	Racks recouvert	Overdekte rekken
	Rue de la Prévoyance	Voorzorgstraat	15	15	Racks	Rekken	Racks recouvert	Overdekte rekken
	Rue de la Philantropie	Menslievendheidstraat	30	10	Racks	Rekken	Commun	Gemene delen
	Place du Jeu de Balle	Vossenplein	55-69	20	Racks	Rekken	Racks recouvert	Overdekte rekken
Nord / Noord	Rue du Faubourg	Voorstadstraat	13	10	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de la Flèche	Pijlstraat	5	10	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Rue de la Flèche	Pijlstraat	7	10	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bd. Du Neuvième de ligne	9e Lignielaan	43	15	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bd. De Dixmude	Dixmudelaan	8	15	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bd. D'Ypres	Ieperlaan	80	10	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bd. D'Ypres	Ieperlaan	68	5	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Bd. De Dixmude	Dixmudelaan	20	6	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte
Laeken / Laken	Rue de la Briquetterie	Steenbakkerijstraat	20	10	Crochets vélos	Fietsshaken	local fermé	Afgesloten ruimte

Rue Leopold	Leopoldstraat	62-74	20				local fermé	Afgesloten ruimte
Rue de la Briquetterie	Steenbakkerijstraat	22	10	Crochets vélos	Fietsshaken		local fermé	Afgesloten ruimte

Total / Totaal : 566

Nouveaux bâtiments / Nieuwe gebouwen	Av de l'Héliport (Ch d'Anvers 212)	Helihavenlaan/Antwerpseste enweg 212	43-49	12	Racks	Rekken	local fermé	Afgesloten ruimte
	rue de Heembeek 241	Heembeekstraat 241	241-247	25			local fermé	Afgesloten ruimte
	rue du Middelweg	Middelwegstraat	33	35	accroche murale	Muurhaken	local fermé	Afgesloten ruimte
	Harenberg	Harenberg	155	33	rack	Rekken	local fermé	Afgesloten ruimte
	rue Thys Vanham	Thys Vanhamstraat	19	6			local fermé	Afgesloten ruimte
	rue de Vriere	de Vriestraat	29	12			local ouvert en intra ilot (ancienne écurie, porte non verrouillée)	Open alleenstaand lokaal achteraan in de tuin
	rue Craetveld	Kraatveldstraat	126	30	rack	Rekken	local fermé dans le garage+porte ext	Afgesloten ruimte in de garage + buitendeur.
	rue Craetveld	Kraatveldstraat	118	20	rack	Rekken	local fermé dans le garage	Afgesloten ruimte in de garage
	rue Craetveld	Kraatveldstraat	144	5	rack	Rekken	ext	buiten
	rue Craetveld	Kraatveldstraat	116	5	rack	Rekken	ext	buiten
	rue Simons	Simonsstraat	9	60	Capacité 60 dont 40 sur rack	capaciteit 60 waarvan 40 op een rek	local fermé dans le garage	Afgesloten ruimte in de garage
	Simons (chée d'Anvers)	Simonsstraat (Anversstwg)	1	52	rack	Rekken	local fermé dans le garage sous comm	Afgesloten ruimte in de garage onder de winkels
	Rue Stéphanie	Stephaniastraat	87	10	aucun dispositif	geen voorzieningen	local fermé (sous-sol)	Afgesloten ruimte (ondergr verd)
	Avenue de Versailles	Versailleslaan	271	10	rack	Rekken	local fermé dans le parking	Afgesloten ruimte in de parking
	Avenue de Versailles	Versailleslaan	273	10	rack	Rekken	local fermé (rez de chaussée)	Afgesloten ruimte (glvl)
	Rue du Chevreuil	Reebokstraat	17	10	rack	Rekken	loval fermé (sous-sol)	gesloten lokaal ondergr verd
				Total / Totaal :		335		
			Total existants + nouveaux / Totaal bestaande + nieuwe		901			

Question n° 13 de M. Bart DHONDT du 1^{er} octobre 2014. (Traduction)

Le 3 février 2014, les plans pour l'aménagement des boulevards centraux ont été présentés. Entre-temps, le trajet participatif pour la reconstruction du centre de notre Ville a démarré. Le réaménagement a été partagé en différentes parties. Celles-ci s'emboîteraient parfaitement en ce qui concerne le timing. Cependant, nous remarquons que jusqu'à aujourd'hui, il n'existe encore aucun projet d'un nouveau plan de mobilité, et que l'étude relative aux noyaux commerciaux n'a pas encore été finalisée.

Ce même 3 février, le Collège des Bourgmestre et Echevins annonçait que « Le nouveau projet de mobilité qui est développé par le Collège, doit être le projet de tous les Bruxellois. C'est pourquoi nous prévoyons une intense campagne d'information et de participation ». Lors du coup d'envoi du trajet de la participation ceci a également été confirmé par les représentants du Collège.

Le nouveau plan de mobilité était alors en phase finale. La réception avait été promise pour mars 2014. Pour tester le nouveau modèle, il serait fait appel au simulateur de mobilité de la Région. Ainsi, le plan de la Ville correspondrait à celui de la Région. Plus particulièrement ou spécifiquement en ce qui concerne l'« ajustement des lignes du transport public ». Les terminus devraient être restreints et ensemble avec la STIB, le Collège allait examiner comment la vitesse commerciale du transport public pourrait être augmentée.

Pendant le débat, le groupe Ecolo-Groen a fait remarquer que la création d'un mini-ring avec deux bandes dans une direction s'accompagne de beaucoup de problèmes techniques et de problèmes en matière de sécurité de la circulation. En outre, il y a aussi la problématique spécifique des différentes écoles présentes sur le trajet. A côté des coussins berlinois annoncés, des trottoirs et des feux de circulation devraient également être installés, ainsi que la réduction du nombre de bandes de circulation près des écoles pour garantir la sécurité de la circulation.

Vraag nr 13 van de h. Bart DHONDT dd. 1 oktober 2014.

Op 3 februari 2014 werden de plannen voor de heraanleg van de centrale lanen aangekondigd. Ondertussen is het participatief traject voor de heraanleg van het centrum van onze Stad van start gegaan. De heraanleg werd in verschillende delen opgesplitst. Deze zouden allemaal perfect in elkaar passen qua timing. Echter merken wij dat er tot op de dag van vandaag nog geen ontwerp van een nieuwe mobiliteitsplan bestaat, noch dat de studie naar de handelskernen werd gefinaliseerd.

Diezelfde 3 februari kondigde het College van Burgemeester en Schepenen aan dat "Het nieuwe mobiliteitsproject dat is uitgewerkt door het College, moet het project worden van alle Brusselaars. Daarom voorzien we in een intense informatie- en participatiecampagne." Op de kick-off van het participatietraject werd dit ook bevestigd door de vertegenwoordigers van het College.

Het nieuwe mobiliteitsplan was toen in een finale fase. De oplevering ervan werd in maart 2014 beloofd. Voor het testen van het nieuwe model zou beroep gedaan worden op de mobiliteitssimulator van het Gewest. Zo zou het plan van de Stad afgestemd worden op deze van het Gewest. Meerbepaald of specifiek voor wat betreft het "inpassen van de lijnen van het openbaar vervoer". De eindpunten zouden worden gereduceerd en samen met de MIVB ging het college onderzoeken hoe de commerciële snelheid van het openbaar vervoer zou kunnen worden verhoogd.

Tijdens het debat heeft de Ecolo-Groen fractie laten opmerken dat het creëren van een mini-ring met twee rijstroken in één richting met heel wat technische problemen en problemen inzake verkeersveiligheid gepaard gaat. Daarnaast is er ook de specifieke problematiek van de verschillende scholen op het traject. Naast de aangekondigde Berlijnse kussens zouden ook voetpaden en verkeerslichten geïnstalleerd moeten worden, alsook het aantal rijstroken aan de scholen gereduceerd worden om de verkeersveiligheid te garanderen.

Il devrait y avoir encore cette année une adjudication pour la construction des nouveaux parkings. Malgré la surcapacité dans le centre et l'effet d'aspiration à l'heure actuelle, 4 nouveaux parkings ont été annoncés et une extension du parking Poelaert, avec un lien vers le Sablon. Lundi passé, le Bourgmestre MAYEUR annonçait que pas 4, mais 2 parkings s'ajouteraient.

J'aimerais poser un nombre de questions au Collège :

1. Pouvez-vous donner des explications concernant le trajet participatif qui sera couplé au plan de mobilité pour le Pentagone. J'aurais aimé savoir en outre comment cela sera organisé pratiquement, ainsi que sur quoi les habitants, les commerçants, les utilisateurs, etc. pourront avoir voix au chapitre (sur le plan du contenu). Quels aspects du plan de mobilité sont (seront) avec d'autres mots déjà décidés et pour quels aspects il sera tenu compte des éléments apportés par les participants au trajet de participation ?
2. Quelles sont les causes du retard dans le développement du plan de mobilité ?
3. Pouvez-vous me donner la situation des négociations avec la Région et la STIB ?
 - a. Quels sont les résultats des simulations dans le modèle régional ?
 - b. Un des éléments était l'augmentation de la vitesse commerciale du transport public. Comment associer cela avec la suppression des bandes de bus séparées ? Le Collège se tient-il à cette décision ?
 - c. En outre, le Collège demanderait-il une augmentation de la capacité de différentes lignes du transport public ?
 - d. Il a aussi été annoncé qu'une ligne spécifique serait ajoutée pour le

Er zou dit jaar nog een aanbesteding komen voor de aanleg van de nieuwe parkings. Ondanks de overcapaciteit in het centrum en het aanzuigeffect vandaag de dag, werden er 4 nieuwe parkings aangekondigd en een uitbreiding van de parking Poelaert, gelinkt aan de Zavel. Afgelopen maandag kondigde Burgemeester MAYEUR aan dat er niet 4, maar 2 parkings zouden bijkomen.

Graag had ik het College daarom een aantal vragen voorgelegd :

1. Kunt u toelichting geven bij het participatief traject dat gekoppeld zal worden aan het mobiliteitsplan voor de vijfhoek. Ik had daarbij graag geweten hoe dit praktisch georganiseerd zal worden, alsook waarover de bewoners, handelaars, gebruikers, etc. zullen kunnen meebeslissen (inhoudelijk). Welke zaken van het mobiliteitsplan zijn (zullen) met andere woorden al beslist (zijn) en welke zaken staan open voor input van de deelnemers aan het participatietraject ?
2. Wat zijn de oorzaken van de vertraging van de uitwerking van het mobiliteitsplan ?
3. Kunt u een stand van zaken geven van de onderhandelingen met het Gewest en de MIVB ?
 - a. Wat zijn de resultaten van de simulaties in het Gewestelijk model ?
 - b. Een van de elementen was het verhogen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer. Hoe valt dit te verenigen met het afschaffen van de gescheiden busbanen ? Houdt het College vast aan deze beslissing ?
 - c. Daarnaast zou het College een verhoging vragen van de capaciteit op verschillende lijnen van het openbaar vervoer ?
 - d. Er werd ook aangekondigd dat er specifieke lijn zou ingelegd worden voor de ontsluiting van het centrum

désenclavement du centre (8).
Quelles démarches concrètes le
Collège a faites à ce sujet ?

4. De quelle manière la sécurité de la circulation pour les piétons, les cyclistes et les nombreux enfants qui vont à l'école est-elle garantie sur la boucle de la circulation tout autour de la zone piétonne ?
5. Combien de nouvelles places de parking prévoit le plan de mobilité de la Ville de Bruxelles ? Quelle est la situation des négociations en matière de politique de tarification ?

Réponse du Collège :

Question 1 : Trajet participatif

Durant le premier semestre, la Ville de Bruxelles a organisé différentes réunions d'information (26/02, 25/03, 26/03 et 03/04) pendant lesquelles les plans du Collège ont été présentés. Les réunions proposaient plusieurs thèmes : la circulation, la zone piétonne et les parkings souterrains. Les différentes observations et propositions formulées par les participants ont été notées et prises en compte dans la suite de l'étude.

Lorsque le plan de circulation final aura été approuvé, de nouvelles réunions d'information seront organisées. Les dates de ces réunions ne sont pas encore connues.

Question 2 : Retard

Au printemps de cette année, le bureau d'étude Technum et les services de Bruxelles-Mobilité ont convenu du modèle de simulation régional à utiliser. Le modèle régional n'était pas encore au point à cette époque et la calibration du modèle a pris plusieurs semaines. Elle s'est finalement achevée fin mai.

(8). Welke concrete stappen heeft het
College hieromtrent genomen ?

4. Op welke manier zal de verkeersveiligheid voor voetgangers, fietsers en de vele schoolgaande kinderen gegarandeerd worden op de verkeerslus rondom de voetgangerszone ?
5. Hoeveel nieuwe parkeerplaatsen voorziet het mobiliteitsplan van de Stad Brussel ? Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen inzake de tarifieringspolitiek ?

Antwoord van het College :

Vraag 1 : Participatietraject

De Stad Brussel heeft in het voorjaar verschillende infovergaderingen georganiseerd (26/02, 25/03, 26/03 en 03/04) waarbij de plannen van het College werden gepresenteerd. Op deze vergaderingen werden verschillende 'tafels' georganiseerd : de verkeersstroom de voetgangerszone en de ondergrondse parkings. De verschillende bedenkingen en voorstellen van de aanwezigen werden genoteerd en meegenomen bij de verdere uitwerking.

Wanneer het finale circulatieplan is goedgekeurd zullen er opnieuw informatievergaderingen worden georganiseerd. De data hiervoor zijn nog niet gekend.

Vraag 2 : Vertraging

In de lente van dit jaar werd er afgestemd met het studie bureau Technum en de diensten van Mobiel Brussel over het te gebruiken gewestelijk simulatiemodel. Het gewestelijk model stond op dat ogenblik nog niet op punt en de zogenaamde calibratie van het model heeft verschillende weken in beslag genomen. De calibratie van het gewestelijk model heeft geduurd tot eind mei.

Dès que la calibration a été terminée, la situation existante a été étudiée en profondeur. Sur base des comptages et des données fournies par les services techniques de la Ville de Bruxelles et par Bruxelles Mobilité, les flux actuels ont été visualisés.

En juin, un premier scénario de plan de circulation pour le Pentagone a fait l'objet d'une simulation.

En juillet, un deuxième scénario a été simulé pour résoudre les problèmes issus du premier scénario.

Actuellement, un autre scénario est en phase de simulation et les résultats sont attendus dans les prochains jours. Sur base d'une comparaison des différents scénarios, il sera procédé au choix du scénario répondant le mieux aux besoins et souhaits de la Ville.

Question 3 : Négociations avec la Région et la STIB

En juillet et août, plusieurs réunions avec les services de la STIB ont été organisées. Lors de ces réunions, il a été évalué comment le « schéma directeur Bus » qui est actuellement à l'étude à la STIB, pourrait être intégré dans le plan de circulation pour le Pentagone. Les trajets de lignes de bus seront adaptés en fonction du scénario choisi.

Les bandes bus séparées garantissent une vitesse commerciale performante mais elles ne sont pas le seul moyen. Le fait de réserver les voies de bus également et uniquement au trafic local peut contribuer à la circulation rapide des bus. La fluidité des bus sera prise en compte lorsque les différents scénarios seront évalués.

L'augmentation de la capacité des différentes lignes de transport public sera étudiée dans le cadre du « schéma directeur Bus » de la STIB qui sera soumis au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le plan de circulation vise à optimiser les trajets tout en essayant d'obtenir un équilibre entre les besoins de la STIB et la qualité de vie des habitants du Pentagone.

Le développement d'une ligne spécifique qui pourrait contribuer au désenclavement du Pentagone, a été évalué lors de la concertation avec la STIB. Cette ligne est à l'étude actuellement et elle est

En une fois cette calibration a été terminée, la situation existante a été étudiée en profondeur. Sur base des comptages et des données fournies par les services techniques de la Ville de Bruxelles et par Bruxelles Mobilité, les flux actuels ont été visualisés.

In juni werd een eerste scenario gesimuleerd van een circulatieplan voor de Vijfhoek.

In juli werd vervolgens een tweede scenario gesimuleerd om tegemoet te komen aan een aantal pijnpunten die uit het eerste scenario naar voren kwamen.

Momenteel is er een scenario in simulatie waarbij de resultaten eerstdaags verwacht worden. Op basis van een vergelijk van de verschillende scenario's zal dan het scenario gekozen worden dat het best beantwoordt aan de behoeften en wensen van de Stad.

Vraag 3 : Onderhandelingen met Gewest en MIVB

Tijdens de maanden juli en augustus vonden verschillende vergaderingen plaats met de diensten van de MIVB. Op deze vergaderingen werd nagegaan op welke manier het toekomstige 'richtschema Bus' dat momenteel opgemaakt wordt door de MIVB kan geïntegreerd worden in het circulatieplan voor de Vijfhoek. Afhankelijk van het gekozen scenario zullen de reisroutes van verschillende buslijnen aangepast worden.

Gescheiden busbanen zijn een goed middel om een hoge commerciële snelheid te verzekeren maar zijn uiteraard niet het enige middel; door te zorgen dat op de reiswegen van de bussen enkel lokaal verkeer rijdt kan er eveneens gezorgd worden voor een vlotte doorstroming van de bussen. Bij de afweging van de verschillende scenario's wordt er uiteraard rekening gehouden met deze vlotte afwikkeling van het busverkeer.

De verhoging van de capaciteit op de verschillende lijnen van het openbaar vervoer wordt bekeken in het 'richtschema' Bus van de MIVB dat zal voorgelegd worden aan de Brusselse Gewestelijke Regering. In het circulatieplan wordt getracht om de reisroutes te optimaliseren en een evenwicht te vinden tussen de behoeften van de MIVB en de levenskwaliteit van de bewoners van de Vijfhoek.

reprise dans le « schéma directeur Bus » de la STIB.

Question 4 : Sécurité routière

Il est évident que la sécurité routière sera garantie pour tous les usagers et ce aussi bien sur la boucle qu'aux abords d'écoles et d'autres endroits stratégiques. L'aménagement des lieux sera fait en fonction du cas qui se présente ; le rétrécissement des voies carrossables à la hauteur des passages pour piétons, le placement de feux de signalisation pour permettre la traversée en sécurité des lieux dangereux, la mise en place d'une infrastructure casse-vitesse,...mais également l'aménagement de routes sécurisées aux abords des écoles. Ce facteur sera très important lors du choix du scénario. Les propositions seront évaluées avec la police. Il est évident que la mise en place d'infrastructures n'est pas la seule mesure qui peut contribuer à la sécurité routière ; la sensibilisation (par exemple par les plans de transport d'écoles) et la surveillance policière sont également des éléments essentiels pour réaliser un environnement sécurisant.

Question 5 : Places de parking

Le nouveau plan de mobilité de la Ville de Bruxelles prévoit la suppression de places de parking en surface par l'extension de la zone piétonne actuelle. En plus, la Ville prévoit l'aménagement de quatre nouveaux parkings souterrains. Le nombre de places qui seront ainsi créées, sera déterminé par les concessionnaires.

De ontwikkeling van een specifieke lijn die zou zorgen voor een betere ontsluiting van de Vijfhoek werd inderdaad besproken tijdens het overleg met de MIVB. Deze lijn is momenteel ter studie en wordt bekeken in het 'richtschema Bus' van de MIVB.

Vraag 4 : Verkeersveiligheid

Het spreekt vanzelf dat de verkeersveiligheid van alle verkeerdeelnemers gegarandeerd zal worden, zowel op de bestemmingslus, als ter hoogte van schoolomgevingen en op andere strategische locaties. Afhankelijk van het geval zal dat gedaan worden door de inrichting af te stemmen op de omgeving ; versmallen van de rijbaan ter hoogte van oversteekplaatsen, voorzien van verkeerslichten op plekken waar deze nodig zijn om veilig over te steken, voorzien van snelheidsremmende infrastructuur,..., maar evenzeer door het ontwikkelen van aangename veilige routes van en naar school. Bij de keuze van het scenario zal uiteraard deze factor een belangrijke rol spelen. De voorstellen zullen bovendien eveneens met de politie worden besproken. Het spreekt echter voor zich dat infrastructurele maatregelen niet de enige middelen zijn en waardoor de verkeersveiligheid kan gegarandeerd worden ; sensibilisering (bv via schoolvervoersplannen) en politietoezicht zijn evenzeer cruciale elementen om te zorgen voor een veilige omgeving.

Vraag 5 : Parkeerplaatsen

Het nieuwe mobiliteitsplan van de Stad Brussel voorziet in het schrappen van bovengrondse parkeerplaatsen door het uitbreiden van de bestaande voetgangerszone. Daarnaast plant de Stad Brussel vier nieuwe ondergrondse parkings. Het aantal parkeerplaatsen dat hierdoor wordt gecreëerd, zal worden bepaald door de concessionarissen.
