

eventueel een schadevergoeding kunnen aanvragen voor de nog niet geleverde prestaties.

- Er werd nog geen onderhandeling begonnen met de twee genoemde firma's.
- Op dit moment heeft geen van hen bedreigd met een gerechtelijke procedure tegen de administratie.
- De eventuele schadevergoedingen voor Verhaeren maken het voorwerp uit van onderhandelingen met de aannemer. Tot op heden heeft de aannemer hiervoor nog geen officiële kostenstaat gemaakt.

Wat betreft het studie bureau, zou, aangezien het merendeel van de prestaties werd verricht, het eventuele vergoedingsbedrag zich moeten beperken tot een deel van de overblijvende prestaties.

Wat betreft de aannemer van de openbare verlichting, vermits deze reeds de verlichtingspalen heeft geleverd, zal het eventuele vergoedingsbedrag zich moeten beperken tot een deel van de overblijvende prestaties.

**Vraag nr. 653 van de heer Jef Van Damme d.d. 20 december 2011 (N.):**

*De brandbeveiliging van de toegangspoortjes in de metro.*

De toegangspoortjes in de metro leiden tot bezorgdheid bij sommige gebruikers. Wat gebeurt er in een noodgeval zoals brand, stroompanne, evacuatie van een station? De website van de MIVB meldt ons dat de toegangspoortjes automatisch opengaan bij de activering van het naadsysteem of bij een stroompanne. Het activeren van dit noodstelsel kan bij de toegangspoortjes zelf gebeuren en in een later stadium ook op afstand.

Op de website staat ook dat in de eerste fase in alle stations personeelsleden aanwezig zijn in de buurt van de toegangspoortjes. Dit is mogelijk, maar vandaag lijken bepaalde metrostations met toegangspoortjes niet bemand.

Vandaar mijn vragen:

- Wat was het advies van de brandweer enerzijds en de hulpdiensten anderzijds over de installatie van de toegangspoortjes? Wat is de letterlijke formulering in het verslag van de brandweer met betrekking tot de veiligheid van de toegangspoortjes?
- Kan u een lijst bezorgen van de personen en instanties bevoegd voor het activeren van het noodstelsel? Kan de metrobestuurder, de politieagent, de federale spoorwegpolitie, de veiligheidsbeambte van de MIVB, de Securitas-privé-agent dit en op welke manier?
- Bestaat er een automatische activering van het noodstelsel bij een algemene elektriciteitspanne, bij brand of bij paniek? Hoe werkt deze automatische activering?

éventuellement une indemnisation pour les prestations non encore fournies.

- Aucune négociation n'a déjà été entamée avec les deux sociétés précitées.
- Aucune d'elles n'a, pour l'heure, menacé l'administration d'une procédure judiciaire.
- Les indemnités éventuelles à Verhaeren font l'objet de négociations avec l'entrepreneur. Jusqu'au jour d'aujourd'hui, l'entrepreneur n'a pas encore réalisé un état de frais officiel à cet effet.

En ce qui concerne le bureau d'études, la plupart des prestations ayant été réalisées, le montant des indemnités éventuelles devrait se limiter à une partie des prestations restantes.

En ce qui concerne l'entrepreneur de l'éclairage public, étant donné que celui-ci a déjà fourni les poteaux d'éclairage, le montant des indemnités éventuelles devra se limiter à une partie des prestations restantes.

**Question n° 653 de M. Jef Van Damme du 20 décembre 2011 (N.):**

*La conformité aux normes anti-incendie des portillons d'accès au métro.*

Les portillons d'accès au métro suscitent l'inquiétude de certains usagers. Que se passe-t-il en cas d'urgence, comme un incendie, un mouvement de panique, une panne de courant ou la nécessité d'évacuer une station? Le site internet de la STIB nous apprend que les portillons s'ouvrent automatiquement lorsque le système d'urgence est activé ou dans le cas d'une panne électrique. L'activation du système d'urgence peut « se faire » aux portillons et dans une phase ultérieure pourra se faire « à distance ».

On peut également lire sur ce site que, dans une première phase, des membres du personnel seront présents à proximité des portillons dans toutes les stations. C'est possible, mais actuellement, certaines stations de métro équipées de portillons semblent dépourvues de personnel.

Mes questions sont dès lors les suivantes:

- Quel était l'avis des pompiers, d'une part, et des services de secours, d'autre part, sur l'installation de ces portillons d'accès? Quel est le libellé exact du rapport des pompiers en ce qui concerne la sécurité des portillons d'accès?
- Pouvez-vous fournir une liste des personnes et des instances compétentes pour l'activation du système d'urgence? Le conducteur de métro, l'agent de police, la police fédérale des chemins de fer, l'agent de sécurité de la STIB, le vigile privé de Securitas peuvent-ils le faire, et de quelle manière?
- Y a-t-il activation automatique du système d'urgence en cas de panne électrique générale, d'incendie ou de mouvement de panique? Comment cette activation automatique fonctionne-t-elle?

- Wat betekent « zelf gebeuren » en « later ook op afstand » (op de website van de MIVB) ?
- Kan u een lijst bezorgen van de stations met het aantal actieve poortjes, de bemanning en de periode waarin de bemanning aanwezig is na het inwerkingstellen van de poortjes ?
- Zijn alle metrostations die uitgerust zijn met werkende toegangspoortjes bemand ? Bevindt het personeel zich aan de toegangspoortjes ? Waarom niet ? Hoe lang duurt de eerste fase van aanwezig personeel – zoals voorgesteld op de MIVB-website ?
- Bestaat er een aangepaste procedure voor metrostations die niet continu bewaakt zijn ?

**Antwoord :** De MIVB, de Brusselse brandweer (DBDMH) en Mobiel Brussel hielden verschillende vergaderingen over de toegangspoortjes.

Fire Control werd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met de controle van de brandveiligheid in het kader van de studie van de installatie van een systeem voor de controle van de toegang tot de metro- en premetrostations, in het bijzonder op de evacuatiewegen, en werd verzocht een verslag op te stellen voor elk station. Fire Control liet weten dat de enige mogelijke overtreding van de richtlijnen van de DBDMH lag in de volgende bepaling : « de toegangscontrole mag de huidige evacuatie tijd niet verlengen ». Het bureau Fire Control gaat bijgevolg na of de plaatsing van de toegangscontroles de evacuatie tijd niet verlengt.

Iedereen kan in geval van nood (bijvoorbeeld bij brand) op de groene noodknop duwen (die aan weerszijde van elke lijn poortjes staan), waardoor de poortjes automatisch open gaan. In het najaar zal ook de dispatching van de MIVB die vanop afstand kunnen doen. Ze zal de poortjes op deze manier overigens ook opnieuw kunnen sluiten. Wie op de noodknop doet zonder dat daar een directe aanleiding toe is riskeert een administratieve boete van 150 tot 500 EUR.

Bovendien zal tegen eind 2012 het brandweerkoffertje aan de brandweertoeegang van elk station worden voorzien van een drukknop, waarmee de brandweer alle poortjes van het station meteen kan openen.

De poortjes blijven enkel gesloten als ze onder spanning staan. Als de elektriciteit uitvalt, gaan de poortjes automatisch open door gebrek aan spanning. Dit was een veiligheidseis bij installatie. Nog dit jaar zal de branddetectie in de metrostations de automatische noodopening inschakelen in geval van brand. Zoals reeds gezegd kan bij brand of andere noodsituaties kan iedereen op de groene noodknop duwen. De dispatching van de MIVB zal dit systeem vanaf het najaar ook vanop afstand kunnen aansturen.

De dagen na de sluiting van een station zijn er MIVB-medewerkers aanwezig in de buurt van de poortjes om de reizigers te informeren en te helpen gewoon te geraken aan het nieuwe systeem. Die aanwezigheid duurt 1 à 2 weken afhankelijk van het station.

- Que signifie, sur le site internet de la STIB, « l'activation du système d'urgence peut « se faire » aux portillons et dans une phase ultérieure pourra se faire « à distance » » ? Qu'entend-on par « à distance » ?
- Pouvez-vous fournir une liste des stations mentionnant le nombre de portillons en service, les effectifs et la période de présence de ces effectifs après la mise en service des portillons ?
- Toutes les stations de métro équipées de portillons d'accès en service sont-elles pourvues en personnel ? Ce personnel se trouve-t-il à proximité des portillons d'accès ? Pourquoi pas ? Combien de temps la première phase de présence de personnel – comme on peut lire sur le site internet de la STIB dure-t-elle ?
- Existe-t-il une procédure spécifique pour les stations de métro qui ne sont pas surveillées en permanence ?

**Réponse :** La STIB, le service bruxellois d'incendie (SIAMU) et Bruxelles-Mobilité se sont réunis à plusieurs occasions au sujet des portillons d'accès.

Fire Control a été chargé par la Région de Bruxelles-Capitale du contrôle de la sécurité en cas d'incendie dans le cadre de l'étude de l'installation d'un système de contrôle d'accès des stations de métro et de pré-métro, et plus particulièrement des sorties d'évacuation. Un rapport pour chaque station a été demandé. Fire Control a fait savoir que la seule infraction possible aux lignes de conduite du SIAMU concernait l'article suivant « les portillons d'accès ne peuvent pas prolonger les temps d'évacuation actuels ». Le bureau « Fire Control » examine si l'installation des contrôles d'accès ne prolonge pas le temps d'évacuation.

En cas d'urgence (par exemple en cas d'incendie), toute personne peut appuyer sur le bouton vert (placé sur les deux côtés de toutes les lignes de portillons) permettant ainsi l'ouverture automatique des portes. Cet automne, le dispatching de la STIB sera également en mesure d'effectuer cette opération à distance. Le dispatching pourra ainsi également fermer les portes à distance. Toute personne utilisant ce bouton d'urgence de manière intempestive risque une amende administrative allant de 150 à 500 EUR.

D'ici fin 2012, chaque boîtier d'incendie placé aux sorties d'accès des pompiers dans toutes les stations sera équipé d'un bouton d'urgence, permettant aux sapeurs-pompiers d'ouvrir tous les portillons de la station où ils se trouvent.

Les portillons restent uniquement fermés lorsqu'ils sont sous tension. Lorsque qu'il y a une coupure d'électricité, les portillons s'ouvrent automatiquement parce qu'il n'y a plus assez de tension. Il s'agit d'une exigence de sécurité prévue dès l'installation. Cette année encore, la détection d'un incendie dans les stations de métro activera l'ouverture d'urgence automatique. Comme mentionné déjà, en cas d'incendie ou d'autres situations d'urgence, toute personne peut appuyer sur le bouton d'urgence vert. Comme mentionné, le dispatching de la STIB pourra, dès cet automne, commander ce système à distance.

Les jours qui suivent l'activation des portillons dans une station, des agents STIB sont présents à proximité de ceux-ci afin d'informer les voyageurs et de les aider à se familiariser avec le nouveau système. Cette présence dure 1 à 2 semaines selon la station.

Als er geen medewerkers aanwezig zijn kan de klant zich via de praatpalen in elk station steeds wenden tot de dispatching. De dispatcher kan de klant dan helpen vanop afstand of indien nodig een medewerker ter plaatse sturen.

Vanaf de herfst zal elke lijn poortjes uitgerust worden met intercom op de zogenaamde Totem. Deze intercom zal de klant toelaten om in contact te komen met een operator die zal kunnen helpen vanop afstand of indien nodig iemand ter plaatse kan sturen.

**Vraag nr. 657 van de heer Vincent De Wolf d.d. 27 december 2011 (Fr.) :**

**Resultaten van het onderzoek naar de gezondheid van de platanen aan de Havenlaan.**

U hebt me onlangs laten weten dat u, op 11 oktober 2011, ingevolge de vernietiging van het gewestelijke project van de heraanleg, een onderzoek heeft bevolen betreffende de gezondheid van de bomen aan de Havenlaan.

In dat verband, had ik graag een antwoord op de volgende vragen :

- Hoe luiden de conclusies van dat onderzoek ?
- Hoever staat het met de eventuele beslissingen van het Gewest, van uw bestuur of van de diensten van Leefmilieu Brussel ingevolge die conclusies ?

**Antwoord :** Als antwoord op uw eerste vraag leest u hieronder de conclusie van het expertenverslag van het bureau Arboriconseil, aannemer van de overheidsopdracht, betiteld : « Diensten met betrekking tot stabiliteitsstudies en diagnose van gevaar bij rijbomen » :

« Uit de herevaluatie van de diagnose van de platanen van de Havenlaan is gebleken dat de toestand van de « volwassen » bomen van de oorspronkelijke aanplanting over het algemeen, zowel mechanisch (stevigheid/stabiliteit) als sanitair, verslechterd is sinds 2006. Onderhavige studie heeft aan het licht gebracht dat 28 bomen een gevaar vormen, waaronder 19 bomen voor dewelke bij de stevigheidsprognose voorbehoud werd gemaakt in de studie van 2006. De kraag en/of de stam van deze « volwassen » bomen vertonen een verandering die meestal gepaard gaat met aanzienlijke gebreken in de bovengrondse gedeelten. Globaal wordt hun sanitaire toestand als weinig bevredigend, voor sommige zelfs als slecht aanzien. We hebben tevens het vellen van 2 jonge exemplaren aanbevolen : de ene is niet aangepast aan de weg en voor de andere is geen toekomst weggelegd. Sinds 2006, na de volledige uitvoering van de aanbevelingen die in dit verslag uit veiligheidsoverwegingen worden gedaan, zullen 53 platanen van de oorspronkelijke beplanting verdwenen zijn. Na de ingreep zullen er slechts 159 bomen van de oorspronkelijke beplanting van omstreeks 1927 overblijven. Neemt men de 361 tegenwoordig beschikbare plaatsen voor aanplanting in aanmerking, dan nemen de oudste exemplaren nog slechts 44 % in van de gehele lijn bomen. Er dient erop te worden gewezen dat deze 159 getuigebomen verzwakt blijven wegens een vroegere onaangepaste beheerswijze. Meestal werden ze gekwetst door een verkeers-

Lorsqu'il n'y a pas d'agents présents, le client peut s'adresser au dispatching via la borne d'appel info située dans chaque station. Le dispatcher peut alors soit procurer une aide à distance ou, si nécessaire, envoyer un agent sur place.

À partir de l'automne, chaque ligne de portillons sera équipée d'une interphonie placée sur le « Totem ». Cette interphonie permettra au client d'être en contact avec un opérateur qui pourra soit l'aider à distance ou, si nécessaire, envoyer un agent sur place.

**Question n° 657 de M. Vincent De Wolf du 27 décembre 2011 (Fr.) :**

**Résultats de l'étude sanitaire des platanes de l'avenue du Port.**

Vous m'indiquiez récemment avoir commandé, en date du 11 octobre 2011, à la suite de l'annulation du projet de réaménagement mené par la Région, une étude phytosanitaire des arbres de l'avenue du Port.

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Quelles sont les conclusions de cette étude ?
- Qu'en est-il des décisions éventuellement prises par la Région, votre administration ou les services de Bruxelles Environnement suite à ces conclusions ?

**Réponse :** En vue de répondre à votre première question, vous trouverez ci-dessous la conclusion du rapport d'expertise émis par le bureau Arboriconseil, adjudicataire du marché public de service intitulé : « Services d'études et de stabilité et diagnostic de dangerosité des arbres en alignement » :

« La réévaluation du diagnostic des platanes de l'avenue du Port a montré que l'état des arbres « adultes » de la plantation initiale s'est généralement aggravé depuis 2006, tant du point de vue mécanique (solidité/stabilité) que sanitaire. La présente étude a mis en évidence 28 arbres dangereux dont 19 arbres pour lesquels le pronostic de solidité était réservé dans l'étude de 2006. Ces arbres « adultes » présentent une altération du collet, et/ou du tronc, conjuguée le plus souvent avec d'importants défauts dans les parties aériennes. Leur état sanitaire est généralement jugé peu satisfaisant voire médiocre pour quelques-uns. Nous avons aussi conseillé la suppression de 2 jeunes sujets, l'un inadapté à la voirie et l'autre sans devenir. Depuis 2006, après mise en œuvre des préconisations sécuritaires figurant dans le présent rapport, c'est au total 53 platanes de la plantation originelle qui auront disparu. Après intervention, il ne restera que 159 arbres, témoins de la plantation initiale qui a eu lieu vers 1927. Si l'on considère les 361 emplacements actuellement disponibles à la plantation, la part résiduelle d'occupation par les plus anciens sujets ne sera plus que de 44 % de l'ensemble des alignements. À noter que ces 159 arbres témoins restent fragilisés par le mode de gestion inadapté qu'ils ont subi antérieurement. Ils sont le plus souvent blessés par suite d'accidents de la circulation et ont subi des tailles sévères et invalidantes. Près de la moitié de ces anciens sujets présentent une altération du collet, il s'agit le plus souvent d'une carie